


SOIT QUI MAL Y PENSE
DIEU ET MON DROIT

DOCUMENTS DE LA SESSION

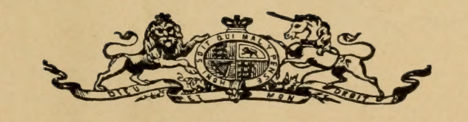
VOLUME 8

CINQUIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1895



VOLUME XXVIII.

☞ Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE
DES
DOCUMENTS DE LA SESSION
DU
PARLEMENT DU CANADA

CINQUIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT, 1895.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p.i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

A

B

C

D

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnés ou non.

VOLUME D.

Recensement du Canada, 1890-91. Quatrième volume.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 1.

1. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes de crédits, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 9 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

1*a*. Rapport du Bureau de la Trésorerie, jugements sur les appels de la décision de l'auditeur général entre les sessions 1894 et 1895. Présenté le 22 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1894 ; présentés le 22 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster. 2*a*. Budget pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1896, présenté le 29 avril 1895. 2*b*. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1895, présenté le 21 mai 1895. 2*c*. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1896, présenté le 12 juillet 1895................*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

3. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, au 31 décembre 1894.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

3*a*. Rapport des dividendes restant impayés et des montants ou balances non réclamés depuis cinq ans ou plus, avant le 31 décembre 1894, dans les banques chartées du Canada. Présenté le 4 juillet 1895, par l'honorable G. E. Foster...........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 3.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*a*. Sommaire préliminaire des affaires des compagnies d'assurances sur la vie faisant affaires en Canada, pour l'année civile 1894. Présenté le 20 juin 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*b*. Analyse des rapports des compagnies d'assurances en Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1894. Présentée le 30 mai 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 4.

5. Rapport du département du Commerce pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 8 juillet 1895, par l'honorable G. E. Foster.......*Imprimé pour la distribution et les documents de là session.*

6. Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présentés le 22 avril 1895, par l'honorable N. C. Wallace.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 5.

7. Revenus de l'intérieur. Rapport sur l'accise, etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'hon. J. F. Wood....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7*a*. Revenus de l'intérieur. Rapport sur l'inspection des poids et mesures et du gaz, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable J. F. Wood.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7*b*. Revenus de l'intérieur. Falsification des substances alimentaires, 1894.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8. Rapport du ministre de l'Agriculture pour l'année civile 1894. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague.......................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8*a*. Rapport sur la richesse forestière du Canada. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 6.

8*b*. Rapport sur les archives du Canada, 1895...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8*c*. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales pour l'année 1894. Présenté le 4 juin 1895, par l'hon. W. H. Montague. ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8*d*. Industries mécaniques et manufacturières du Canada, par groupes. Rapport spécial du recensement. Présenté le 20 juin 1895, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8*e*. Papiers adressés au ministre de l'Agriculture au sujet de l'interdiction de l'entrée des bestiaux du Canada, par le *Board of Agriculture*, année 1894. Présentés le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague ....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

8*f*. Statistique criminelle pour l'année 1894.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

8*h*. (1894). Rapport spécial sur le beurre et le fromage. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague..........................*Imprimé dans le volume 7 des documents de la session de 1894.*

8*i*. (1894). Rapport spécial sur les volailles et les œufs, pour l'année 1893. Présenté le 25 avril 1895, par l'hon. W. H. Montague.............*Imprimé dans le volume 7 des documents de la session de 1894.*

VOLUME 7.

9. Rapport annuel du ministre des Travaux Publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 30 mai 1895, par l'honorable J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice 1893-94. Présenté le 2 mai 1895, par l'honorable J. G. Haggart.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 8.

11. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, pour 1894—Marine. Présenté le 9 mai 1895, par l'honorable J. Costigan...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*a*. Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1893-94—Pêcheries. Présenté le 12 juin 1895, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 8—*Fin.*

11*b*. Rapport du commissaire sur les tarifs de transport du bétail, du port de Montréal aux ports de l'Europe........................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*c*. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile terminée le 31 décembre 1894....................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

12. Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 29 mai 1895, par sir Adolphe Caron............*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 9.

13. Rapport annuel du département de l'Intérieur, pour 1894. Présenté le 15 mai 1895, par l'honorable T. M. Daly............................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13*a*. Rapport sommaire de la Commission géologique, pour l'année 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable T. M. Daly................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

14. Rapport annuel du départment des Affaires indiennes, pour l'année terminée le 31 décembre 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1894. Présenté le 18 juin 1895, par l'honorabie G. E. Foster....... ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 10.

16. Rapport du secrétaire d'État du Canada, pour l'année civile 1894. Présenté le 9 juillet 1895, par l'honorable W. H. Montague...........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*a*. Liste du service civil, 1894. Présentée le 24 avril 1895, par l'honorable W. H. Montague.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

16*b*. Rapport des examinateurs du service civil du Canada pour l'année 1894. Présenté le 13 juin 1895, par l'honorable W. H. Montague..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*c*. Rapport annuel du département des impressions et de la papeterie publiques, pour l'année terminée le 30 juin 1894, avec un rapport partiel sur ces services pendant le dernier semestre de 1894. Présenté le 24 juin 1895, par l'honorable W. H. Montague.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement, pour l'année 1894. Présenté le 18 avril 1895, par M. l'Orateur................................*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

18. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1894. Présenté le 20 mai 1895, par l'hon. J. J. Curran.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport du département de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894. Présenté le 6 mai 1895, par l'hon. A. R. Dickey.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20. Jugement des lords du comité judiciaire du Conseil privé impérial sur la question des écoles du Manitoba et l'arrêté du conseil impérial basé sur le dit jugement, avec les procédures devant le Conseil privé de la reine pour le Canada et l'arrêté réparateur du gouverneur général en conseil. Présenté le 22 avril 1895, par l'hon. G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20*a*. "La cause des écoles du Manitoba, 1894", étant un rapport des procédures devant le comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté sur la question des écoles du Manitoba, édité pour le gouvernement canadien par les avocats des appelants à Londres.

20*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895, demandant copie de toutes décisions des cours du Manitoba, de la cour suprême du Canada et du comité judiciaire du Conseil privé, concernant la constitutionnalité de l'Acte des écoles du Manitoba de 1890, ou concernant les droits de toute minorité de la population

VOLUME 10—*Fin.*

du Manitoba aux termes du dit acte ou contrairement à ses dispositions. Aussi, des copies ou déclarations concernant toute législation par la législature du Manitoba ou décision prise par le gouvernement de cette province au sujet de la question de ses écoles subséquemment à l'Acte des écoles de 1890, qui sont actuellement à la connaissance du Conseil privé du Canada ou en sa possession. Aussi, minutes des plaidoiries et procédures devant le Conseil privé du Canada concernant la demande de mesures réparatrices ou d'intervention quelconque des autorités fédérales au sujet des lois scolaires du Manitoba. Aussi, copie de tous ordres émis ou décisions prises par le Conseil privé du Canada concernant ces lois, et de tous autres papiers ou correspondance d'une nature officielle se rapportant à la dite question des écoles du Manitoba. Présentée le 29 mai 1895.—*M. Charlton*......................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

20*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895, demandant : 1. Copie de l'appel de la minorité catholique romaine du Manitoba au sujet de l'abolition de ses écoles. 2. Copie du cas soumis à la cour suprême du Canada, et copie de la cause et de la décision de la cour. 3. Copie de l'appel de la décision de la cour suprême porté devant le comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté, et copie de la cause et de la décision donnée à ce sujet. 4. Copie de toutes pétitions de la part de la minorité catholique romaine du Manitoba au soutien de sa demande. 5. Copie de la cause en appel portée devant le Conseil privé du Canada. 6. Copie de tous ordres en conseil à ce sujet. 7. Copie de l'arrêté réparateur. 8. Copie de toute correspondance officielle à ce sujet. Présentée le 29 mai 1895.—*M. LaRivière*................ *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

20*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895, demandant : 1° Copie de toutes requêtes demandant le désaveu de l'Acte du Manitoba, 57 Vict., chap. 28 (1894), intitulé : *An Act to amend the Public Schools' Act.* 2° Copie de tout arrêté en conseil au sujet de telles requêtes. Présentée le 29 mai 1895.—*M. Beausoleil*.................................*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

20*e*. Mémoire de l'Assemblée législative de la province du Manitoba en réponse à l'arrêté réparateur du 21 mars 1895. Présenté le 11 juillet 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20*f*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 juillet 1895, demandant copie de l'ordre en conseil communiquant à Son Honneur le lieutenant-gouverneur du Manitoba, pour l'information de son gouvernement et de la législature du Manitoba, la pétition et les représentations de Leurs Grandeurs les archevêques et évêques canadiens, présentées au Sénat pendant la session dernière au sujet de la législation scolaire du Manitoba ; copie de la réponse du gouvernement du Manitoba au dit ordre en conseil ; et aussi, copie de toute correspondance sur ce sujet entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Manitoba. Présentée le 15 juillet 1895. *L'honorable M. Bernier*.................*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 11.

21. Rapport de la commission royale au sujet du trafic des liqueurs au Canada, avec la preuve. Présenté le 24 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

22. Relevé des mandats émis par le gouverneur général à compte de l'exercice 1894-95, conformément à l'Acte du revenu consolidé et de l'audition. Présenté le 22 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster..*Pas imprimé.*

23. Rapport sur les jugements du conseil de la Trésorerie. *Voir nº 1a.*

24. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et l'emploi de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et les appointements du nouveau titulaire durant l'année terminée le 31 décembre 1894. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster.
Pas imprimé.

25. Etat des dépenses faites à compte de frais divers imprévus, depuis le 1er juillet 1894 jusqu'à date. Présenté le 23 avril 1895, par l'honorable G. E. Foster ....*Pas imprimé.*

VOLUME 11—*Suite.*

26. Rapport du commissaire de la police fédérale pour 1894, conformément à l'article 5, chap. 184 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 25 avril 1895, par l'honorable J. Costigan....*Pas imprimé.*

27. Règlements sur l'éducation des enfants sauvages, conformément à l'article 12, chap. 32, 57-58 Victoria. Présentés le 25 avril 1895, par l'honorable T. M. Daly.............. ......*Pas imprimés.*

28. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 24 avril 1895,—pétitions présentées au parlement pendant les deux dernières sessions, et jusqu'à la date du dit état, par des conseils municipaux, demandant la passation de mesures législatives pour obtenir un meilleur drainage sur les voies ferrées, donnant la date de leur présentation, le nom de ceux qui les ont présentées, et copie de chaque formule de pétition, avec les noms des municipalités qui les ont envoyées. Présentée le 29 avril 1895.—*M. Casey*.................... ....*Pas imprimée.*

29. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes en date du 7 mai 1894. Etat du nombre de colons amenés du Dakota dans le district de Yorkton et de Saltcoats, et de Chicago et des Etats de Washington, Idaho et Orégon, dans le district de Calgary, la nationalité de ces colons, le coût pour les faire venir, et le nombre y restant encore et leur occupation. Présentée le 29 avril 1895.—*M. Martin*.... ... .*Pas imprimée.*

30. Arrêtés du conseil en conformité du paragraphe (*d*) de l'article 38 des règlements relatifs à l'arpentage, l'administration, la concession et la gestion des terres fédérales comprises dans la zone de 40 milles de chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 1er mai 1895, par l'honorable T. M. Daly..... ....*Pas imprimés.*

30*a*. Rapport des ordres en conseil de 1894, conformément à l'article 91 de l'Acte des terres fédérales, ch. 54 des Statuts revisés du Canada,—et à l'article 46 du chapitre 30, 57-58 Vic., 1894, "Acte d'irrigation du Nord-Ouest", en ce qui concerne l'ordre en conseil du 11 octobre 1894. Présenté le 1er mai 1895, par l'honorable T. M. Daly..*Pas imprimé.*

30*b*. Copie d'un arrêté en conseil du 10 janvier 1895, à l'effet de continuer pendant l'année courante la délivrance de permis aux navires de pêche des Etats-Unis d'entrer dans tous les ports de la côte de l'Atlantique pour y acheter de la boitte, etc. Présentée le 2 mai 1895, par l'honorable J. Costigan. *Pas imprimée.*

30*c*. Réponse à une adrese de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 25 avril 1895. 1° Copie de toutes requêtes, correspondance et documents protestant contre l'ordonnance des Territoires du Nord-Ouest n° 22, sanctionnée à Régina le 31 décembre 1892 ; 2° Copie de tout arrêté en conseil, correspondance et documents expédiés au lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest au sujet de la dite ordonnance et de son amendement. Présentée le 3 mai 1895.—*M. Beausoleil*..... ....*Pas imprimée.*

30*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes en date du 26 avril 1895. Copie de tous ordres en conseil accordant ou promettant de l'aide à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, et de tous rapports et correspondance à ce sujet. Présentée le 3 mai 1895.—*M. Laurier.* *Pas imprimée.*

30*e*. Etat des paiements des primes de pêche, pendant l'année 1893-94, pour être soumis au parlement en vertu du chap. 96 des Statuts revisés. Présenté le 9 mai 1895, par l'honorable J. Costigan. *Pas imprimé.*

31. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 26 avril 1895. Etat donnant les noms des diverses personnes mises à la retraite du 31 décembre 1894 au 1er avril 1895 ; le chiffre de la pension donnée à chacune ; le nombre de leurs années de service ; leur âge lors de leur mise à la retraite, et le nombre d'années, s'il en est, ajoutés à leur temps de service. Présentée le 3 mai 1895.—*M. McMullen*........................... ....*Pas imprimée.*

32. Liste des employés publics à qui il a été délivré des commissions en vertu du chapitre 19 des Statuts revisés du Canada, durant l'année 1894. Présentée le 3 mai 1895, par l'honorable W. H. Montague. *Imprimée dans le n° 16.*

33. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat depuis le dernier relevé de 1894, soumis au Parlement du Canada, en conformité de l'article 23, chap. 19, des Statuts revisés du Canada. Présenté le 3 mai 1895, par l'honorable W. H. Montague................ ....*Pas imprimé.*

VOLUME 11—*Suite.*

34. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 avril 1895,—Etat donnant les diverses dates auxquelles les comptes publics, les tableaux du commerce et de la navigation et le rapport de l'Auditeur général ont été prêts à être distribués aux membres du Sénat et de la Chambre des communes, chacune des années de 1888 à 1895, inclusivement. Présentée le 6 mai 1895.—*M. Charlton* .... *Pas imprimée.*

35. Rapport en réponse à une résolution du 20 février 1882, en tant qu'elle a été fournie par le département de l'Intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Présenté le 6 mai 1895, par l'honorable T. M. Daly .... *Pas imprimé.*

35a. Liste de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien depuis le 1er octobre 1893 jusqu'au 1er octobre 1894. Présentée le 11 juin 1895, par l'honorable T. M. Daly .... *Pas imprimée.*

36. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 avril 1895,—Etat indiquant le montant des deniers donnés à titre de subventions à la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack. Présentée le 7 mai 1895.—*M. Bergeron* .... *Pas imprimée.*

37. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 avril 1895,—Etat indiquant le montant brut des sommes déposées dans chacune des banques d'épargnes du gouvernement, y compris les caisses d'épargne des bureaux de poste, à la date du 1er avril 1895. Présentée le 9 mai 1895.—*M. McMullen* .... *Pas imprimée.*

38. Etat des affaires de la Compagnie de prêts et de placements Anglo-Canadienne pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894 ; aussi une liste des actionnaires au 31 décembre 1894. Présentée le 22 avril 1895, par M. l'Orateur .... *Pas imprimée.*

39. Rapport de la commission des tarifs de chemins de fer, en date du 7 mai 1895. Présenté le 10 mai 1895, par l'honorable J. G. Haggart .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

40. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 avril 1895,—Copie de tous rapports, lettres, télégrammes ou autres communications échangés, depuis le 1er janvier 1893, entre Donald McCauley ou aucun agent du gouvernement ou aucune autre personne dans le district d'Alberta et le gouvernement ou aucun de ses membres, officiers ou employés, au sujet de l'entrée du bétail du Montana en Canada. Présentée le 10 mai 1895.—*M. Mulock* .... *Pas imprimée.*

41. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 23 avril 1894,—Copie de toutes lettres, dépêches et correspondance échangées entre le gouvernement et le haut commissaire du Canada au sujet de la levée de l'embargo mis sur le bétail canadien entrant dans des ports anglais. Présentée le 10 mai 1895.—*M. McMullen* ..*Pas imprimée.*

41a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895,—Copie de toutes dépêches, lettres ou autres communications échangées entre les autorités impériales et le gouvernement du Canada depuis le 1er juillet 1892, au sujet de l'interdiction des bestiaux canadiens dans les ports de la Grande-Bretagne, ou de la levée de cette interdiction. Présentée le 29 mai 1895.—*M. Mulock* .... *Pas imprimée.*

42. Relevé des montants payés à titre de réclamations pour primes sur le fer en gueuse fabriqué au Canada, du 4 avril 1894 au 4 avril 1895. Présenté le 13 mai 1895, par l'honorable N. C. Wallace. *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

42a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant les divers montants payés comme primes à la fabrication du fer en gueuse en Canada avec du minerai canadien, les quantités fabriquées, les noms des personnes qui ont reçu ces primes, et tous autres détails de nature à faire connaître le résultat produit par ces primes, depuis la date du dernier état ; aussi, un état similaire quant aux primes payées sous l'empire de l'Acte de 1894, 57-58 Vic., chap. 9, sur les barres de fer puddlé et sur les billettes d'acier. Présentée le 2 juillet 1895.—*M. Edgar* .... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Copie des instructions données à l'imprimeur de la reine et au chef des statistiques du Canada concernant le nombre d'exemplaires de la dernière édition de l'Annuaire des statistiques à imprimer, et la manière de les distribuer aux membres de cette Chambre et autres personnes. Présentée le 14 mai 1895.—*M. Casey* .... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

44. Relevé conforme à l'article 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'année expirée le 30 juin 1894. Présentée le 15 mai 1895, par l'honorable G. E. Foster...... .... *Pas imprimée.*

45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mai 1894,—Etat donnant la liste et la valeur totale de tous les articles importés des Etats-Unis au cours du dernier exercice pour servir au gouvernement dans le service public; et aussi, la valeur de chacun des dits articles. Présentée le 15 mai 1895.—*M. Landerkin* .... *Pas imprimée.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Copie de tous documents, lettres, contrats, etc., concernant la vente des journaux sur l'Intercolonial, passés ou échangés entre le *Canada Railway News Company*, de Montréal, et le gouvernement, pour les années 1892-93, 1893-94 et 1894-95. Présentée le 16 mai 1895.—*M. Choquette*........................ *Pas imprimée.*

47. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Copie de la correspondance avec le ministère de la justice concernant la réinstallation de James Fitzsimmons comme sous-préfet du pénitencier de la Colombie anglaise. Présentée le 17 mai 1895.—*M. Corbould.* *Pas imprimée.*

47*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895,—1. Copie des instructions données à Son Honneur le juge Drake, en 1894, au sujet de l'enquête sur l'administration du pénitencier de la Colombie anglaise. 2. Copie de la preuve faite à ce sujet devant la commission royale exercée par le dit juge Drake en 1894. 3. Copie du rapport du dit juge Drake au sujet de cette enquête. Présentée le 22 mai 1895. *M. Corbould*.. .... *Pas imprimée.*

47*b*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 juin 1895, demandant les pièces suivantes mentionnées dans le rapport de M. le juge Drake, sur le pénitencier de la Colombie Britannique, savoir: les lettres cotées 1, 2, 3, 4 et 5; les chèques cotés A. B. C.; et la lettre du révérend M. Morgan, cotée E. Présentée le 2 juillet 1895.—*L'honorable M. McInnes (Victoria)*. .... *Pas imprimée.*

48. Procès-verbaux de la récente conférence entre les représentants du gouvernement du Canada et de celui de Terreneuve concernant l'union de Terreneuve, avec copie des documents s'y rapportant. Présentés le 21 mai 1895, par l'honorable G. E. Foster. *Imprimés pour les documents de la session seulement.*

49. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895—Copie de toute correspondance échangée entre les examinateurs des pilotes du comté de Bonaventure et le département de la marine et des pêcheries depuis 1890, et copie des pétitions adressées au dit département par les habitants du dit comté concernant le pilotage compulsoire. Présentée le 22 mai 1895.—*M. Fauvel*............................ .. .. *Pas imprimée.*

50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette* des exportations et importations du 1er juillet 1894 au 1er avril 1895, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays; et des états comparatifs du 1er juillet 1893 au 1er avril 1894. Présentée le 22 mai 1895.—*Sir Richard Cartwright*........ .... *Pas imprimée.*

51. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 mars 1894,—Rapport indiquant la quantité de terres concédées à même les terres publiques dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest depuis le 1er janvier 1880, à des dénominations, sectes ou corporations religieuses, et à des églises, avec la date de chaque concession, son étendue, et le nom de la dénomination, secte, corporation ou église à laquelle chacune de ces concessions a été faite. Présentée le 22 mai 1895.—*M. Charlton*............ ... . *.Pas imprimée.*

52. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 avril 1895,—Copie de toute correspondance entre le département de l'intérieur et M. Schomacker, le rév. T. D. Phillips, M. P. F. Daly, le capitaine Holmes, la Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, et toutes autres personnes; et aussi, copie de tous rapports reçus par ce département de quelques-uns de ses agents, ou autres personnes; concernant le transport d'un certain nombre de colporteurs juifs de Chicago à Calgary, dans l'intention de les établir sur des fermes dans les environs de Calgary, tel que mentionné dans une lettre en date du 29 décembre 1894, signée L. M. Fortier, adressée à l'éditeur du *Free Press* de Winnipeg et publiée par ce journal le 4 janvier 1895; aussi, état indiquant ce qu'il est advenu de ces colporteurs juifs, et combien d'entre eux ont été emprisonnés dans la prison de Calgary et pour quelles offenses. Présentée le 22 mai 1895.—*M. Martin*.......... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

53. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1894,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement ou aucun département ou officier et M. Connor, pour la fourniture d'outillage ou matériel d'aucune sorte pour la fabrication de la ficelle à lier dans le pénitencier de Kingston, et de tous contrats faits entre lui et le gouvernement pour cette fourniture. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Mulock* ....*Pas imprimée.*

53a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant,—1. La quantité de ficelle à lier manufacturée au pénitencier de Kingston, en 1894; 2. A qui les ventes ont été faites, et le bénéfice, par livre, réalisé par le gouvernement. Présentée le 3 juillet 1895.—*M. Grieve*..............*Pas imprimée.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mai 1895,—Etat donnant les sommes d'argent perçues pour taxes, honoraires ou loyers quelconques par la Compagnie du pont de chemin de fer de Frédérieton et Sainte-Marie, chaque année séparément, jusqu'à la clôture de ses opérations l'an dernier; le montant payé au gouvernement du Canada comme intérêt sur les $300,000 prêtées à la compagnie, le chiffre des arrérages dus jusqu'au 30 juin 1894, et le montant, s'il en est, payé depuis cette date. Aussi, copie de toutes garanties hypothécaires entre les mains du gouvernement concernant ce prêt. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Macdonald (Huron.)* *Pas imprimée.*

54a. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de tous les états fournis au gouvernement du Canada par la Compagnie de chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie, des recettes et dépenses de la dite compagnie pendant la période comprise entre le mois d'octobre 1888 et le 30 juin 1889, et pendant les années terminées le 30 juin 1890-91-92-93 et 94. Présentée le 9 juillet 1895.—*M. McMullen*..............*Pas imprimée.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Copie des études et rapports d'ingénieur faits pendant les trois dernières années au sujet du havre et de la rivière, à Liverpool, Nouvelle-Ecosse, et des meilleurs moyens de les améliorer et de creuser le chenal ou entrée de la dite rivière, ainsi que copie des plans et estimations préparés à ce sujet, et de toute correspondance avec aucun membre du gouvernement concernant le dit havre et la dite rivière et les dites études. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Forbes*..............*Pas imprimée.*

56. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Copie de toutes pétitions, correspondance et rapports qui se trouvent dans le département des chemins de fer concernant la construction d'une voie de garage ou d'une halte de voyageurs sur la ligne de l'Intercolonial à ou près la rivière des Habitants, dans le comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Cameron*..............*Pas imprimée.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Copie de toute correspondance, depuis le 1er janvier 1887 jusqu'à date, avec le département des chemins de fer ou quelque membre du gouvernement concernant la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Victoria et la Compagnie du chemin de fer de Boston et de la Nouvelle-Ecosse, et aussi concernant les subventions et contrats accordés à ces compagnies, respectivement. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Cameron*..............*Pas imprimée.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mai 1895,—Copie de toute correspondance depuis le 1er janvier 1891, entre le gouvernement et aucune personne ou personnes, de toutes pétitions au ministre des travaux publics, et de tous rapports d'ingénieurs concernant la jetée de Morden, N.-E. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Borden*..............*Pas imprimée.*

59. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 26 avril 1895,—Copie de toutes demandes formulées par ou au nom de M. Charlebois pour paiement ou renvoi à des arbitres de sa réclamation pour *extras* se rapportant à des travaux faits ou matériaux employés pour la construction du "Bloc Langevin". Aussi, copie de toutes lettres, télégrammes et autres communications échangés entre le gouvernement ou aucun département, membre ou officier du gouvernement et M. Charlebois ou aucune personne en son nom, et de tous ordres en conseil, et de tous rapports et recommandations d'aucun membre ou officier du gouvernement au sujet des dites demande et réclamation. Présentée le 28 mai 1895.—*M. Mulock.* *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

60. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 juillet 1894, demandant un état détaillé des sommes payées pour les impressions publiques pendant les années expirées le 30 juin 1883 et le 30 juin 1893, respectivement. Présentée le 31 mai 1895.—*Llhonorable M. Power*..*Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893,—Etat donnant les noms des 804 manufactures de la cité de London, mentionnées dans le recensement de 1891, le genre d'industrie particulier à chaque établissement, et le nombre d'ouvriers employés dans chacun d'eux. Présentée le 13 juin 1895.—*M. Mills (Bothwell)*..*Pas imprimée.*

61*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Etat donnant les noms des divers établissements manufacturiers ou industriels dans les comtés de Queen et de Shelburne, N.-E., mentionnés dans le dernier recensement, avec les noms des patrons et le nombre d'employés de ces établissements. Présentée le 10 juin 1895.—*M. Forbes*....................*Pas imprimée.*

61*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893,—Etat donnant séparément les diverses espèces d'établissements manufacturiers qui forment le nombre total de 67 manufactures attribuées à Liverpool, Nouvelle-Ecosse, par le bulletin de recensement n° 12, Présentée le 10 juin 1895.—*M. Forbes*..*Pas imprimée.*

61*c*. Réponse supplémentaire au n° 61*a*. Présentée le 17 juin 1895.—*M. Forbes*............*Pas imprimée.*

61*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mai 1894,—Etat donnant la nature de chacune des industries établies dans le comté du Guysboro', tel qu'indiqué dans les bulletins du recensement de 1891 ; aussi, les noms des divers industriels engagés dans les dites industries respectivement, et le nombre de personnes employées dans chacune des dites industries. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Fraser*..*Pas imprimée.*

61*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 25 avril 1894,—Etat donnant la nature de chacune des industries établies dans le comté de Lunenburg, tel qu'indiqué dans les bulletins du recensement de 1891 ; aussi, les noms des divers industriels engagés dans les dites industries respectivement, et le nombre de personnes employées dans chacune des dites industries. Présentée le 9 juillet 1895.—*M. Forbes*..*Pas imprimée.*

61*f*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 13 mars 1893,—Etat donnant, d'après le dernier recensement du Canada, les détails ci-dessous en ce qui concerne chacune des municipalités suivantes, savoir :—Les villes d'Aurora et Newmarket, les villages de Holland-Landing, Stouffville et Sutton-Ouest, et les cantons de King, Whitchurch, Gwillimbury-Est, Gwillimbury-Nord et Georgina, dans le comté d'York, et le village de Bradford et le township de Gwillimbury-Ouest, dans le comté de Simcoe : (*a*) Nombre de maisons habitées. (*b*) Nombre de maisons inhabitées. (*c*) Nombre de maisons en construction. (*d*) Nombre total d'établissements industriels. (*e*) Nombre total de machines et outils. (*f*) Nombre total d'employés (hommes, femmes et enfants, respectivement). (*g*) Nombre total de chaudières à vapeur. (*h*) Noms et nombre des diverses industries et des manufacturiers dans chacune des dites municipalités. (*j*) Total des gages annuels payés en 1891 dans chacune des dites municipalités. (*k*) Valeur des produits manufacturés en 1891, dans chacune des dites municipalités. (*l*) Capital total placé dans des établissements industriels, en 1891, dans chacune des dites municipalités, Présentée le 12 juillet 1895.—*M. Muloek*........................*Pas imprimée.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Etat indiquant à quelle date les bateaux d'hiver ont commencé à voyager entre le Cap-Traverse, I.P.-E., et le Cap-Tourmente ; combien de voyages ils ont fait ; combien de passagers ont traversé dans les deux sens ; combien de sacs de malle ont été transportés ; le chiffre des recettes et des dépenses se rapportant au dit service jusqu'au 15 avril 1895. Présentée le 7 juin 1895.—*M. Perry* ....*Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mai 1895,—Etat donnant les noms des inspecteurs de blé nommés par le gouvernement à Fort-William, le nombre de wagons de blé inspectés chacune des années de 1887 à 1894, inclusivement, le nombre de boisseaux de blé expédiés des élévateurs de Fort-William chacune des dites années, la quantité moyenne de blé emmagasinée dans les élévateurs du chemin de fer du Pacifique canadien à Fort-William chacune des dites années, les honoraires alloués pour l'inspection, et la quantité de grain que l'inspecteur est autorisé à prendre dans chaque wagon à titre d'échantillon. Présentée le 7 juin 1895.—*M. Martin.*
Pas imprimée.

VOLUME 11—*Suite.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant le nombre de fromageries dans l'Ile du Prince-Edouard fonctionnant sous la direction du commissaire de l'industrie laitière du Canada, pendant la saison de 1894 ; la production brute de ces fromageries ; le montant, par livre de fromage, avancé par le gouvernement aux patrons ; le coût de fabrication, par livre, et le coût total ; les noms des marchés où les produits ont été vendus, et la date des ventes ; les noms des acheteurs ; la quantité vendue à chacun et le prix dans chaque cas ; le coût total des frais de ventes, et le montant par livre de fromage finalement payé aux patrons. Présentée le 11 juin 1895.—*M. McMillan.* .... *Pas imprimée.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de la lettre adressée au commissaire des affaires des sauvages par l'agent local Bastien, à la Jeune-Lorette, province de Québec, en janvier 1894, au sujet de la cause de Picard *vs* Picard. Présentée le 12 juin 1895.—*M. Laurier*.......... *Pas imprimée.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Etat donnant les recettes brutes du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique depuis le 30 juin 1894 ; aussi, état donnant les dépenses totales du dit chemin de fer depuis la même date. Aussi, état donnant les dépenses totales du dit chemin de fer depuis la même date, pour les objets suivants, respectivement, savoir : (*a*) Gages et salaires des employés. (*b*) Paiements au président, comme tel. (*c*) Paiements aux directeurs, comme tels, (*d*) Paiements pour autres frais d'administration. (*e*) Paiements à compte de la construction, non compris dans les item ci-dessus. Présentée le 12 juin 1895.—*M. Devlin*.......... *Pas imprimée.*

66*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie des rapports faits par des officiers du gouvernement au sujet du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, et des lettres reçues par le gouvernement sur ce même sujet. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Devlin.* *Pas imprimée.*

67. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute requête, correspondance et autres documents échangés avec le ministère des postes, au sujet du timbre-épargne. Présentée le 12 juin 1895.—*M. Lépine*.......... *Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Copie de toutes requêtes, mémoires, correspondance, etc., relativement à la réclamation contre le gouvernement de Mr L. T. Puizé, de Fraserville, dans le comté de Témiscouata. Présentée le 13 juin 1895.—*M. Choquette*.......... *Pas imprimée.*

69. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mai 1894,—Copie de toute correspondance au sujet des soumissions, et de toutes les soumissions reçues par le gouvernement depuis le 1er janvier 1890, concernant l'acquisition des coupes de bois sur les réserves des sauvages. Présentée le 13 juin 1895.—*M. Devlin*.......... *Pas imprimée.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant le nombre d'îles formant partie du groupe des Mille-Iles, dans le Saint-Lautent, qui ont été vendues pendant les années de 1874 à 1878, inclusivement, à qui elles ont été vendues, le prix auquel a été vendu chaque lot séparé, et le prix moyen, par acre, pour toute la quantité vendue. Aussi, état semblable pour les années de 1879 à 1895, inclusivement. Présentée le 14 juin 1895.—*M. Taylor.* *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Etat donnant le nombre de rapports des fermes expérimentales publiés pour 1893, en anglais et en français, respectivement ; le nombre alloué à chaque député et sénateur ; le nombre distribué par chacune de ces fermes ; et le nombre restant en mains. Présentée le 14 juin 1895.—*M. Grieve*..... *Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893,—Copie de toute correspondance et rapport de fonctionnaires du gouvernement concernant la construction d'un édifice public à Kentville, N.-E., et l'acquisition d'un emplacement pour cet objet, conformément à un crédit voté par cette Chambre en 1886. Présentée le 14 juin 1895.—*M. Borden*..... *Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de tous papiers et correspondance non confidentiels concernant le licenciement de la batterie n° 3 de l'artillerie de place de Québec. Presentée le 18 juin 1895.—*M. Langelier*.......... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

74. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895,—Copie de tous ordres en conseil et ordres administratifs concernant la perception des péages sur les quais publics dans le bas du fleuve Saint-Laurent, et particulièrement à Saint-Jean, Ile d'Orléans, et de tous rapports faits par le percepteur au sujet de la perception des péages au dit endroit. Présentée le 18 juin 1895.—*M. Laurier* ....*Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat indiquant tous les contrats subventionnés passés pendant les derniers douze mois concernant un service de steamers entre des ports dans les provinces maritimes et des ports de Cuba, de la Jamaïque ou aucune autre île des Antilles. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Davies*........................*Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895,—Etat donnant la date de la nomination de la commission royale au sujet de la prohibition des liqueurs, les noms des commissaires, et le nombre de jours pendant lesquels la commission a siégé. Aussi, relevé du montant total, jusqu'à date, des dépenses se rapportant à cette commission, indiquant séparément le traitement alloué par jour à chaque commissaire, et le montant total ainsi payé à chacun d'eux ; le montant payé pour frais de voyage de chaque commissaire et le chiffre total de ces frais ; le coût du rapport sténographique de la preuve faite devant la commission ; le coût de l'impression de la preuve et du rapport de la commission ; le montant total estimatif encore nécessaire pour solder les dépenses se rapportant à l'achèvement des travaux de la commission. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Casey*........................*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toutes pétitions, lettres et autres papiers adressés au gouvernement demandant des mesures législatives pour empêcher que la main-d'œuvre étrangère soit employée au Canada. Présentée le 19 juin 1895.—*M. Lowell*........................*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de tous papiers et correspondance concernant l'achat ou la location de la propriété connue sous le nom de " Vieille distillerie de Carling ", situé dans la cité de London, sur les rues Waterloo et Pall Mall, et copie du bail, s'il y en a un. Présentée le 20 juin 1895.—*M. McMullen*........................*Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 avril 1895,—Copie de toute correspondance, contrats, rapports et papiers concernant l'Association Canadienne de Secours Mutuel (ci-devant Association Canadienne Mutuelle sur la vie) et l'Association de Bienfaisance du Massachusetts, et de toute correspondance, plaintes, etc., des porteurs de polices. Aussi, tous les détails se rapportant à la fusion des deux compagnies ou associations. Présentée le 20 juin 1895.—*M. Sproule*........................*Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toutes pétitions, lettres et télégrammes adressés au gouvernement, au sujet de l'installation d'une bouée à cloche sur le côté de terre de l'île Little-Hope, au large du havre de Port-Joli, en bas. Présentée le 21 juin 1895.—*M. Forbes*........................*Pas imprimée.*

81. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 juin 1895, demandant la correspondance échangée au sujet de la propriété littéraire pendant l'année dernière. Présentée le 21 juin 1895.—*L'honorable M. Boulton.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

82. Reponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 avril 1895,—Etat indiquant la date à laquelle le steamer *Stanley* a commencé ses voyages dans l'automne de 1894, entre Charlottetown, I.P.-E., et Pictou, N.-E.; la date à laquelle il a commencé ses voyages entre Georgetown, I.P.-E., et Pictou, N.-E.; la date de chaque voyage de Charlottetown et de Georgetown à Pictou ; le nombre de sacs de malle transportés à chaque voyage ; le nombre de voyageurs venant de l'Ile du Prince-Edouard ou y allant ; les recettes provenant des voyageurs ; le montant de fret transporté dans les deux sens et les recettes en provenant ; la totalité des dépenses et des recettes en rapport avec le dit steamer jusqu'au 15 avril 1895. Et le montant reçu pour le fret et les voyageurs transportés par le dit steamer de Pictou à Charlottetown, dans le printemps de 1894 et 1895, respectivement. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Perry* et *M. Macdonald* (King)........................*Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat donnant les recettes brutes du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, depuis le 30 juin 1894. Aussi, état donnant les dépenses totales de ce chemin de fer depuis la dite date. Aussi, état donnant les dépenses

VOLUME 11—*Suite.*

totales du dit chemin de fer depuis la dite date sous les chapitres respectifs suivants :— (*a*) Gages et salaires des employés. (*b*) Paiements au président, comme tel. (*c*) Paiements aux directeurs, comme tels. (*d*) Paiements pour autres frais d'exploitation. (*e*) Paiements à compte de la construction, non inclus dans les chapitres ci-dessus. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Lavergne.*
Pas imprimée.

84. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1885,—Copie de toute correspondance échangée entre H. Langevin, Félix Pilon, Alexandre Théoret et autres personnes, concernant des réclamations contre le gouvernement fédéral par suite de dommages causés à leurs propriétés lorsque le steamer *Ocean* a brisé l'écluse n° 12, sur le canal de Beauharnois, au printemps de 1894. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Bergeron*.............................*Pas imprimée.*

85. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 mai 1894,—Copie de toute correspondance échangée entre le département des postes ou tout autre département du gouvernement canadien et le gouvernement des Etats-Unis au sujet de certains paquets de matière imprimée affranchis par un membre du Congrès des Etats-Unis, qui ont été reçus en ce pays, venant des Etats-Unis, et qui, d'après une déclaration faite en cette Chambre par le directeur général des postes, le 2 avril, ont été envoyés au bureau des lettres de rebut comme n'étant pas affranchis au moyen de timbres-poste et n'étant pas des papiers ou documents législatifs ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis au sujet des matières affranchies transportées par la malle d'un pays à l'autre ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le département des postes et les particuliers auxquels les paquets susdits étaient adressés ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le département des postes et aucun des officiers du département à ce sujet, et copie des instructions adressées aux dits officiers concernant cette affaire. Présentée le 24 juin 1895.—*M. Somerville.*
Pas imprimée.

86. Règles et ordres généraux de la cour de l'échiquier du Canada. Présentés le 25 juin 1895, par l'honorable W. H. Montague...*Pas imprimés.*

87. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mai 1895,—Copie de toutes soumissions reçues par le gouvernement en réponse à une annonce publiée en octobre 1894, demandant des soumissions pour la construction de la première section de la division des lacs Simcoe et Balsam, et de la première section de la division de Peterborough et Lakefield du canal de la Trent ; aussi, les quantités approximatives des différentes classes de travaux spécifiés dans la formule des soumissions pour les deux sections ci-dessus, sur lesquelles le montant total de chaque soumission était basé. Présentée le 26 juin 1895.—*M. Somerville*...............................*Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat donnant les manifestes des cargaisons transportées, pendant les douze mois expirés le 30 avril dernier, par les steamers *Duart Castle, Taymouth Castle, Alpha et Beta*, subventionnés pour voyager entre Saint-Jean et Halifax et Cuba et la Jamaïque et autres ports dans les Antilles ; aussi, état indiquant les subventions gagnées par chacun des dits steamers ou à lui payées pendant cette période ; aussi, les noms de tous les actionnaires de la compagnie ou des compagnies de steamers ayant droit de recevoir ces subventions. Présentée le 27 juin 1895.—*M. Davies*...................*Pas imprimée.*

89. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 avril 1895,—Copie de toute correspondance non encore produite, échangée entre le gouvernement canadien et les autorités impériales, et entre ces dernières et le gouvernement français, au sujet du traité avec la France. Présentée le 27 juin 1895.—*M. Laurier.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

90. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute correspondance et pétitions du conseil de la municipalité de Morris, Manitoba, concernant la taxation de terres non patentées tenues ou occupées par des colons, dans les limites de cette municipalité. Présentée le 28 juin 1895.—*M. Larivière* ....*Pas imprimée.*

91. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toute correspondance concernant l'inscription de homestead de William Fleming pour le quart nord-est de la section 16, dans le township 9, rang 14, à l'ouest du premier méridien principal ; aussi, copie de toute correspondance avec Nathaniel Boyd, M.P., au sujet du dit quart de section et de l'affermage de la dite terre par M. Boyd ; et aussi, copie des règlements sur l'affermage des terres et sur l'inscription à titre de homesteads de terres affermées. Présentée le 28 juin 1895.—*M. Martin.*
Pas imprimée.

VOLUME 11—*Suite.*

92. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mai 1894,—Copie de toute correspondance, rapports ou jugements au sujet de la destitution de M. B. Loiselle comme directeur de poste de Sainte-Angèle-de-Monnoir ; copie du dossier, des dépositions, déclarations et plaidoyers dans la cause de Loiselle *vs* Guillet instruite à Montréal, et copie du rapport de l'inspecteur. Présentée le 2 juillet 1895.—*M. Brodeur et M. Langelier.* *Pas imprimée.*

92a. Réponse supplémentaire au n° 92. Présentée le 12 juillet 1895.—*M. Brodeur* et *M. Langelier.* *Pas imprimée.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toutes pétitions, lettres ou autres documents adressés par les habitants de Duvard Road, comté de Prince, I.P.-E., ou autres personnes, demandant une halte de voyageurs à la traverse du chemin de fer à Duvard Road. Présentée le 2 juillet 1895.—*M. Perry* .... *Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Etat donnant les noms des personnes (s'il en est) qui ont été nommées à des emplois dans le service civil du Canada, en vertu du chap. 18, 57-58 Victoria, et les emplois (s'il en est) auxquels elles ont été nommées. Présentée le 5 juillet 1895.—*M. Maclean* (*York*).

95. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 10 juin 1895,—Copie de tous ordres en conseil concernant l'achat d'un emplacement pour un bureau de poste dans la ville de Portage-la-Prairie, Manitoba ; aussi, copie de toutes instructions à M. Daniel Smith et de tous rapports faits par lui concernant le dit emplacement ; aussi, copie de toutes pétitions présentées à Son Excellence le gouverneur général en conseil ou au département des travaux publics, au sujet du choix d'un emplacement pour le dit bureau de poste. Présentée le 5 juillet 1895.—*M. Martin*.......... *Pas imprimée.*

96. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Etat donnant les montants payés comme droits de douane à Waneta, Nelson, Kaslo et à la frontière, rivière Kootenay, de 1890 à 1894, inclusivement, indiquant le montant payé annuellement à chaque port extérieur ; aussi, les noms des officiers de douanes en ces localités et le salaire payé à chacun. Présentée le 11 juillet 1895.—*M. Mara* et *M. McMullen*.......... *Pas imprimée.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Etat donnant les noms des navires, etc., qui ont payé des droits de quaiage au port de Tignish, I.P.-E., le montant payé par chaque navire, la date de sa déclaration et de son congé, et le montant total perçu pour le dernier exercice. Présentée le 12 juillet 1895.—*M. Perry*.......... *Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Copie de toute correspondance au sujet des 135 acres de terre sur les bords du Richelieu vendues au prix de $650 à un nommé Foster ; aussi, l'estimation de leur valeur, la date de la vente, et copie de toute correspondance quant à la valeur du bois aussi bien que de la terre. Présentée le 16 juillet 1895.—*M. McMullen*.......... *Pas imprimée.*

99. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 juin 1895,—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires ou autres documents concernant les réclamations de colons du Manitoba qui ont payé leurs lots de préemption que d'autres ont été autorisés à prendre à titre de seconds homesteads. Présentée le 19 juillet 1895.—*M. Larivière*.......... *Pas imprimée.*

100. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 juin 1895,—Copie de toute correspondance et rapports concernant la condition du brise-lames à la barre de Yarmouth, N.-E., et état indiquant le coût primitif de ce brise-lames et les dépenses qu'il a occasionnées subséquemment. Présentée le 19 juillet.—*M. Flint*.......... *Pas imprimée.*

101. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 juin 1895, demandant copie des mémoires, requêtes, représentations et correspondance adressés au gouvernement par les commissaires du havre de Montréal, ou par toute autre corporation ou des individus concernant les finances de la dite commission, le coût des travaux en cours d'exécution ou en projet pour l'agrandissement du port de Montréal, ainsi que pour les modifications suggérées dans ces travaux. Copie des mémoires, plans, rapports, requêtes et correspondance se rapportant à la construction d'un bassin intérieur et d'une cale sèche dans la partie est du port de Montréal. Copie de toutes résolutions passées à ce sujet par la commission du havre de Montréal. Copie de l'ordre en conseil instituant une commission d'ingénieurs chargée de s'enquérir de la nature et du coût des

VOLUME II—*Fin.*

travaux actuellement en cours d'exécution dans le port de Montréal. Et copie des instructions données par le gouvernement à la dite commission. Copie des témoignages ou du résumé des témoignages rendus au cours de l'enquête tenue par la dite commission. Copie du rapport de dite commission et de tout rapport spécial présenté par quelqu'un de ses membres, ainsi que plans et des états de dépenses accompagnant ces rapports. Présentée le 19 juillet 1895.—*L'honorable M. Desjardins*......... *Pas imprimée*

102. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 avril 1895,—Copie de toutes pétitions, correspondance et rapports concernant l'adoption de la Pointe-Tupper comme terminus du chemin de fer du Cap-Breton, sur le détroit de Canso, et la construction d'un embranchement s'étendant depuis le chemin de fer du gouvernement jusqu'à Hawkesbury. Présentée le 22 juillet 1895.—*M. Cameron*......... *Pas imprimée.*

103. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 juin 1895,—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, rapports ou documents concernant le prolongement du réseau ferré dans la province de l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 22 juillet 1895.—*M. Macdonald* (*Huron*). *Pas imprimée.*

103*a*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 juillet 1895, pour copie des pétitions demandant la construction de nouvelles voies ferrées dans l'Ile du Prince-Edouard ; copie du ropport de l'ingénieur en chef sur le coût estimatif des travaux à exécuter, sur les frais d'exploitation et sur le revenu probable des embranchements projetés, ainsi que sur l'accroissement des recettes du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, qui devrait résulter de la mise en activité de tels embranchements. Présentée le 22 juillet 1895.—*L'honorable. M. Prowse.* *Pas imprimée.*

104. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 juin 1895,—Relevé de tout le bois de service et de construction fourni en vertu d'un contrat ou autrement pour le canal Welland, du 1er janvier 1885 au 1er janvier 1895, ainsi que les noms des entrepreneurs, les quantités fournies et les prix payés en vertu de contrats avec le gouvernement ou par voie d'achat. Présentée le 22 juillet 1895.—*M. Lowell*......... *Pas imprimée.*

105. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 juin 1895, demandant certains papiers relatifs au scandale de la Baie des Chaleurs. Présentée le 12 juille 1895.—*L'honorable M. Landry*......... *Pas imprimé*

VINGT-SEPTIÈME RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE

DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1894

MARINE

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE

1895

[N° 11—1895.] *Prix :* 15 *cents.*

Marine.

A Son Excellence le très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, gouverneur général du Canada, etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence, pour être présenté à la législature du Canada, le vingt-septième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, division de la marine.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

JOHN COSTIGAN,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 31 décembre 1894.

TABLE DES MATIÈRES.

PAGE.

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LE MINISTRE.
RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

SUJETS TRAITÉS DANS LE RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

ANNEXES.

INDEX ALPHABÉTIQUE.

A.

F.

G.

H.

I.

J.

K.

L.

M.

N.

O.

P.

Q.

R.

S.

ANNEXES.

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de ce ministère (division de la marine) pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, ainsi qu'un compte rendu d'une partie de ce qui a été fait jusqu'aujourd'hui.

Un supplément accompagne le présent rapport. Il renferme les rapports des présidents des bureaux d'inspection des bateaux à vapeur et des examinateurs de capitaines et seconds; ceux de l'ingénieur en chef sur les travaux hydrographiques, des inspecteurs des cargaisons de bétail vivant exporté en Europe, du directeur du service météorologique et magnétique, et de l'inspecteur du service des signaux. Vous trouverez aussi plus loin des rapports sur les postes de sauvetage, sur le service des pigeons voyageurs, sur les récompenses accordées pour services rendus dans les naufrages, ainsi que des relevés relatifs aux recettes et aux dépenses, aux droits perçus pour le fonds des marins malades, au quaiage, ainsi qu'aux naufrages et accidents.

La dépense totale faite par le ministère dans les différentes divisions du service public qu'il a administrées pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier a été de $850,666.46. Les appointements du personnel permanent, pour les deux divisions du ministère, se sont élevés à $45,014.54. Le crédit voté par le parlement était de $929,769.03, non compris les appointements des employés du ministère. On remarquera que la dépense de l'exercice a été de $79,102.57 moindre que le crédit.

Le nombre total des personnes attachées au service extérieur du ministère (division de la marine) est, à la date du présent rapport, de 1,503.

La dépense faite pour le service des phares et des côtes s'est élevée à $442,507.34, et les frais de construction à $28,041.93; total pour l'entretien et la construction, $476,225.85, tandis que pour l'exercice précédent les dépenses pour le service des phares et des côtes, y compris la construction, se chiffraient par $503,360.25, accusant pour l'exercice qui a fini le 30 juin dernier, une diminution de dépense de $27,134.40. Le crédit voté par le parlement pour ce service était de $534,820.00; on voit donc que les déboursés, pour le même service, ont été de $31,459.75 moindres que le crédit voté pour le dernier exercice.

SERVICE DES PHARES.

Le service des phares du Canada couvre les divisions suivantes:—La division de l'Ontario, embrassant les phares à l'ouest de Montréal jusqu'aux territoires du Nord-Ouest; la division de Québec, qui s'étend en aval de Montréal et qui comprend le fleuve et le golfe Saint-Laurent et le détroit de Belle-Isle; la division de la Nouvelle-Ecosse, renfermant l'île Saint-Paul, le Cap-Breton, l'île de Sable et le cap Race, Terreneuve; la division du Nouveau-Brunswick, la division de l'Ile du Prince-Edouard, et la division de la Colombie-Britannique, renfermant chacune les phares qui se trouvent dans les limites provinciales.

Le nombre total des stations de phares, phares flottants et sifflets d'alarme du Canada, au 30 juin 1894, était de 624, et celui des feux de 755; le nombre des sifflets de brume à vapeur et des cornets de brume automatiques était de 61; et le nombre des gardiens de phares, mécaniciens de sifflets de brume, y compris les équipages des phares flottants, était de 630.

Voici quel était, au 31 décembre de chacune des années écoulées de 1868 à 1894, inclusivement, le nombre des feux, sifflets de brume et cornets automatiques en opération dans les différentes provinces du Canada.

Dans ce nombre sont comprises les stations de phares que le Canada entretient sur la côte de Terreneuve.

	Stations de phares.	Feux.	Sifflets de brume.	Cornets de brume.
31 décembre 1868	198	227	2	
do 1869	219	233	2	
do 1870	240	278	4	
do 1871	264	297	8	
do 1872	280	314	13	
do 1873	316	363	17	
do 1874	342	384	18	
do 1875	377	444	22	
do 1876	407	488	24	
do 1877	416	509	25	2
do 1878	427	518	25	4
do 1879	443	542	23	6
do 1880	452	551	22	7
do 1881	462	553	23	9
do 1882	470	562	23	9
do 1883	484	578	23	9
do 1884	507	597	23	10
do 1885	526	617	23	12
do 1886	534	625	23	16
do 1887	561	658	23	24
do 1888	569	664	23	27
do 1889	579	675	24	29
do 1890	599	705	23	32
do 1891	605	710	23	31
do 1892	617	741	23	34
do 1893	619	749	24	34
do 1894	624	755	22	39

DIVISION D'ONTARIO (SERVICE DES PHARES).

Cette division comprend les phares et phares-flottants de cette partie de la province de Québec s'étendant à l'ouest de Montréal, tous les feux de la province d'Ontario, c'est-à-dire les feux de la rivière Ottawa, du fleuve Saint-Laurent en amont de Montréal, des grands lacs, et quelques-uns des feux des petits lacs de l'intérieur ainsi que les feux du lac Winnipeg, dans la province du Manitoba.

Le nombre des phares, phares-balises et phares-flottants entretenus par le gouvernement dans la division d'Ontario est de 222, situés à 180 stations différentes.

Le nombre de gardiens de phares payés directement par le gouvernement dans cette division est de 170, mais les gardiens emploient dans plusieurs cas des aides qu'ils payent à même l'allocation que le gouvernement donne à cette fin.

Il y a aussi dans cette division deux sifflets de brume, dix cornets de brume et trois cloches d'alarme, tous situés à des stations de phares, ainsi que quatre bouées-cloches.

En sus des feux entretenus par ce ministère, comme il est dit ci-dessus, il y a dans la division d'Ontario: deux feux sur des ponts tournants entretenus par les propriétaires de ces ponts; un système de feux sur le canal Murray, entretenus par le ministère des chemins de fer et canaux; huit feux d'alignement sur les rivières Détroit et Saint-Clair, entretenus par les propriétaires de navires américains principalement intéressés; et treize feux sur des quais, entretenus par les municipalités ou corporations à qui appartiennent ces quais. C'est le ministère qui fournit l'huile nécessaire pour six des feux en dernier lieu nommés.

A l'exception de ceux de la baie de Quinté, de la rivière d'Ottawa et des petits lacs, les phares de cette division ont été inspectés et approvisionnés par le surintendant, M. Patrick Harty, au cours des mois de juillet et d'août derniers.

Les feux de la rivière Ottawa n'ont pas été inspectés, cette année, parce qu'on a jugé que ce n'était pas nécessaire.

NOUVEAUX AIDES POUR LA NAVIGATION.

Feux d'alignement, bouées et balises de Parry-Sound.

Les cinq feux aux abords de Parry-Sound, dont je parle dans mon dernier rapport, furent mis en opération dans le cours de la dernière saison après beaucoup de difficultés.

A l'ouverture de la navigation, l'entrepreneur fut mis en demeure de mettre les bâtiments en bon état, mais il prétendit qu'il l'avait déjà fait. Cependant, lors de l'inspection finale des travaux, on constata qu'ils étaient encore très defectueux et qu'ils n'étaient pas du tout conformes au devis. C'est alors que Mr W. H. Noble, contremaître au service du ministère, fut chargé de voir à la chose. Il a fallu renouveler toute la couverture en bardeaux des murs et des toits ainsi que les corniches pour rendre les bâtiments à l'épreuve du temps. Le coût de ces travaux et d'autres ouvrages supplémentaires, soit $647.40, sera retenu sur le prix convenu avec l'entrepreneur. Deux hangars à bateaux, dont les gardiens avaient besoin, ont été érigés. On a dépensé de ce chef $32.20. Cinq bateaux ont été affectés au service de ces feux; ils ont été construits à l'entreprise par MM. Wm Watts et Fils, de Collingwood, au prix de $348.

Les dépenses qu'ont entraînées jusqu'ici les travaux relatifs aux feux en question se chiffrent par $3,282.87.

Les 5 feux qui ont été mis en opération pour la première fois le 29 septembre dernier sont les suivants:—

1. *Feu de l'ile Walton.*—Ce feu est situé à l'extrémité ouest de l'île Walton, et fait partie d'un système de feux connus sous le nom de "Feux d'alignement du havre de Snug".

C'est un feu rouge, fixe, catoptrique; il s'élève à 39 pieds au-dessus du niveau de la baie, et devrait être visible à une distance de 7 milles, ainsi que dans un petit arc de chaque côté de l'alignement.

La tour consiste en un bâtiment pyramidal en bois, surmonté d'une lanterne en bois. Elle s'élève à 29 pieds à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne, et est peinturée en blanc avec une raie d'une largeur de 3 pieds sur le côté faisant ace au chenal.

2. Le second feu se trouve à l'extrémité sud d'une île située du côté nord de l'entrée du havre de Snug, et est éloigné de 3,100 pieds E. par N. ¼ N. de celui dont je viens de parler.

C'est un feu blanc, fixe, catoptrique; il s'élève à 62 pieds au-dessus du niveau de la baie et devrait être visible à une distance de 13 milles, ainsi que dans un petit arc de chaque côté de l'alignement.

Le bâtiment est en bois et consiste en une tour pyramidale, établie sur le toit d'une maison rectangulaire et surmontée d'une lanterne en bois. Il s'élève à 50 pieds à partir du sol jusqu'à la girouette de la lanterne et est peinturé en blanc, avec une raie rouge d'une largeur de 3 pieds au milieu du côté faisant face au chenal. Ces deux feux d'alignement dirigent les navires E. par N. ¼ N., au sud du banc de Séguin, et à travers le chenal principal jusqu'au point d'intersection de cet alignement avec celui de l'île Jones.

3. *Feu du rocher de Gordon.*—Le troisième feu se trouve à l'extrémité nord du rocher de Gordon. Il fait partie d'un système de deux feux qui seront connus sous le nom de "feux d'alignement de l'île Jones".

C'est un feu rouge, fixe, catoptrique; il s'élève à 40 pieds au-dessus du niveau de la baie et devrait être visible à une distance de 7 milles, ainsi que dans un arc de 180 degrés entre les relèvements du S.E. par E. ½ E. et S. au N. O. par O. ½ O.

La tour consiste en un bâtiment pyramidal en bois, surmonté d'une lanterne en bois. Elle s'élève à 38 pieds à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne et est peinturée en blanc, avec une raie rouge d'une largeur de 3 pieds au milieu du côté faisant face au chenal.

4. *Feu de l'île Jones*—Le quatrième feu est situé sur la pointe sud-ouest de l'île Jones, et se trouve éloigné de 2,900 verges S. E. ¼ S. du feu du rocher de Gordon.

C'est un feu blanc fixe; il s'élève à 63 pieds au-dessus du niveau de la baie et devrait être visible à une distance de 8 milles, ainsi que dans un petit arc de chaque côté de l'alignement.

Le bâtiment est en bois et consiste en une tour pyramidale reposant sur le toit d'une maison rectangulaire et surmontée d'une lanterne en bois. Il s'élève à 50 pieds à partir du sol jusqu'à la girouette de la lanterne et est peinturé en blanc, avec une raie rouge de 3 pieds de largeur au milieu du côté faisant face au chenal.

Ces deux feux pris ensemble dirigent les navires au S.E. ¼ S., à partir de leur intersection avec les feux d'alignement du havre de Snug jusqu'au rocher de Gordon. Ils font éviter aux navires le rocher Ariel, le récif Hall, le rocher Telegram et le récif de l'île Hooper, à tribord, ainsi que le rocher Noir et le rocher Twin, à bâbord.

5. *Feu du rocher Hugh.*—Le cinquième feu se trouve sur le sommet du rocher Hugh, au point de jonction du chenal Albert avec le chenal principal.

C'est un feu blanc fixe, qui s'élève à 34 pieds au-dessus du niveau de la baie et devrait être visible à une distance de 7 milles de tous les points d'approche par eau.

L'appareil illuminateur est dioptrique du 7e ordre. La tour consiste en un bâtiment pyramidal en bois, surmonté d'une lanterne en bois. Elle est peinturée en blanc avec une raie rouge large de trois pieds du côté ouest.

Les navires qui entreront dans le port de Parry-Sound se guideront sur le feu du rocher Rouge, comme auparavant, jusqu'à ce que les feux du havre de Snug soient en ligne. Ils s'engageront alors dans le chenal principal et suivant la route E. par ½ N. jusqu'à ce qu'ils aient signalé les feux d'alignement de l'île Jones. Ils se dirigeront ensuite au S. E. ½ S. jusqu'à ce qu'ils soient arrivés à un ½ de mille du rocher de Gordon, alors qu'il devront se porter dans la direction E. par S. ½ S. de manière à avoir ce rocher tribord.

Lorsqu'ils se trouveront sur une ligne joignant le rocher Gordon et le rocher Hugh, ils pourront se diriger vers le feu du rocher Hugh et continuer à naviguer vers l'est jusqu'à ce qu'ils soient parvenus à une distance de ¾ de mille de ce feu, alors qu'ils devront prendre la route N. E. par E. ½ E. pour dépasser l'île Cameron.

L'île Cameron une fois dépassée, l'entrée de Parry-Sound est libre de hauts-fonds.

6.—Les boués-balises qu'il y avait aux abords de Parry-Sound ont été changées de place, le printemps dernier ; elles se trouvent maintenant établies aux endroits suivants :—

Une bouée noire près du rocher de Richmoud.

Une bouée noire près du rocher de McGowan.

Une bouée rouge près du haut-fond des Trois-Etoiles.

Une bouée rouge près du rocher d'Ariel.

Une bouée noire près du rocher Double.

Une bouée rouge près du rocher de Telegram.

Une bouée noire sur le haut-fond au sud des îles Reid.

Une bouée rouge sur le haut-fond au nord-ouest du rocher Hugh.

Une bouée noire sur un banc au sud-ouest du rocher Carling.

Une bouée noire sur l'extrémité du récif à la hauteur de la pointe de Bobs.

Une bouée rouge sur un banc à l'intérieur du havre.

Les deux bouées indiquées sur la carte de l'Amirauté, 1731, au sud du rocher Carling, ont été enlevées.

Phare de l'île des Nègres.

Dans le cours de l'hiver, Mr Wm. J. Gates a terminé la construction du phare de l'île des Nègres, dans la baie de Quinté, et le nouveau feu a été mis en opération le 6 juin dernier.

Les dépenses se rattachant à l'établissement de ce phare se chiffrent à $2.149.85 en tout et partout,

Le feu est blanc fixe; il s'élève à 27 pieds au-dessus du niveau de la baie et devrait être visible à une distance de 10 milles de tous les points d'approche. L'appareil illuminateur est dioptrique du 7e ordre.

Le phare consiste en une tour en bois, carrée, surmontée d'une lanterne en bois, carrée,—le tout peinturé en blanc. Il s'élève à 27 pieds à partir de sa base jusqu'à

la girouette de la lanterne. Il repose sur un pilotis enfoncé dans 11 pieds d'eau, du côté nord du chenal des vapeurs.

Après l'établissement de ce phare, le feu entretenu temporairement au bout d'un mât sur la pointe nord de l'île Potters est devenu inutile et il a été en conséquence discontinué.

Bouée à cloche du haut-fond Pancake.

Il fut impossible de faire des arrangements satisfaisants relativement à l'entretien de la bouée à cloche construite pour le haut-fond Pancake, dans le lac Supérieur, et en conséquence elle ne fut posée qu'au printemps de 1894. On chargea Mr T. H. Elliott, garde-pêche au Sault-Sainte-Marie, de la faire placer à l'endroit voulu et de la mettre en sûreté une fois l'automne venu. Cette bouée sera à l'avenir entretenue sous la surveillance directe du ministère. Son entretien a coûté, l'année dernière, $449.75.

Feu du quai du Sault-Sainte-Marie.

On a jugé nécessaire d'établir et d'entretenir un petit feu sur le quai du gouvernement, au Sault-Sainte-Marie, sur le côté canadien du fleuve, entre les lacs Huron et Supérieur, pour guider les marins qui viennent accoster à ce quai, qui est une source de revenu considérable.

C'est un feu rouge fixe, entouré d'une lanterne carrée, suspendue à un poteau. Il s'élève à 14 pieds au-dessus du niveau du fleuve et devrait être visible à une distance de 2 milles de tous les points d'approche.

Ce feu se trouve à 25 pieds du coin S.E. du quai. Les dépenses s'y rattachant s'élèvent à environ $25.

Feu du quai de Richards-Landing.

A Richards-Landing, dans le chenal de Saint-Joseph, district d'Algoma, se trouve un quai qui appartient à MM. Smith et Cie, et où les steamers qui naviguent dans le chenal nord font escale. C'est aussi à cet endroit du chenal qu'ils doivent tourner. Les propriétaires du quai en question offrirent au gouvernement d'y entretenir un feu à condition qu'on leur fournît l'appareil illuminateur et l'huile nécessaire. Cette offre fut acceptée et le feu fut mis en opération le 4 septembre 1894. C'est un feu blanc fixe, entouré d'une lanterne lenticulaire dioptrique du 7e ordre, suspendue à une charpente en bois qui s'élève à l'extrémité extérieure du quai. Il se trouve à 21 pieds au-dessus du niveau des eaux et devrait être visible à une distance de 9 milles de tous les points d'approche.

Bouée du Rocher de Lottie Wolf.

On a profité, l'année dernière, de la présence du steamer *Bayfield* dans la baie Georgienne pour établir une bouée près de l'écueil connu sous le nom de "rocher de Lottie Wolf", au large du côté nord de l'île d'Espérance, baie Georgienne. Cette bouée consiste en une balise rouge amarrée dans 22 pieds d'eau. Elle se trouve à une distance d'un mille nautique, S.S.E., du phare de l'île d'Espérance, et à une distance de 400 verges, S. par S., du haut-fond qu'elle doit faire éviter.

Aucune dépense n'a été encourue pour l'établissement de cette bouée, ce qu'il y avait à bord du *Bayfield* ayant été utilisé à cette fin.

RÉPARATIONS PRINCIPALES AUX STATIONS.

Feu de la jetée de Lachine.

De nouvelles semelles ont été posées sous le phare de cette station, diverses réparations ont été faites, et une plate-forme a été construite en amont de la tour. Le tout a coûté $71.86.

Phares flottants du lac Saint-Louis.

Les trois phares flottants du lac Saint-Louis ont été enlevés de l'eau et raclés et peinturés, et on les a lancés de nouveau au printemps.

Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise par M. Louis Mitras, au prix de $450 pour le tout. Diverses réparations ont été aussi faites à ces trois phares sous la surveillance de Mr H. Noble; on a dépensé $468.24 de ce chef.

On a pourvu le phare-flottant n° 1 d'un nouvel appareil illuminateur afin de rendre le feu plus fort et plus visible. Les lampes et réflecteurs dont on se servait jusqu'ici ont été enlevés de la tour, qui se trouve au milieu du bateau, et remplacés par un appareil dioptrique du 7e ordre, fourni par MM. Chance, Frères et Cie, au prix de $93.33. Le feu est maintenant blanc fixe, et s'élève à 18 pieds au-dessus de l'eau. On a acheté, pour ce phare-flottant, 20 brasses de chaîne d'amarrage, qu'on a payées $39.96.

On a fait en même temps pour $13.50 de réparations à l'appareil illuminateur du phare-flottant n° 3.

Pointe-Claire.

On a déposé 25 cordes de blocaille autour de la jetée et le phare a été réparé; le tout a coûté $116.50. On a constaté que la jetée en béton sur laquelle le phare repose s'affaissait graduellement au coin sud-est, probablement à cause du peu de résistance qu'offre le fond sur lequel s'appuie la fondation. Il faudra donc faire de nouvelles réparations, l'année prochaine, pour mettre la jetée de niveau.

Britannia.

Le phare en amont de Britannia, sur le lac Deschênes, a été enlevé de sa fondation par l'inondation du printemps dernier. La jetée sur laquelle il reposait a été réparée et élevée de 4 pieds et la tour replacée. Le tout a coûté $75.80.

Barre de Lancaster.

Cinquante cordes de blocaille ont été déposées, l'hiver dernier, autour de la jetée pour protéger le phare, et la station a été réparée. On a dépensé pour cela $225.17.

Jetée de Lancaster.

Vingt cordes de pierre ont été déposées, l'hiver dernier, autour de la fondation du phare de cette station. On a payé cette pierre $2.75 la corde. Ce phare, comme tous ceux qui sont établis sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Ottawa, est entouré de cailloux, qui petit à petit forment une île servant de fondation permanente. C'est le moyen de protection le plus efficace et le moins dispendieux contre les glaces.

Pointe de McKie.

De menues réparations ont été faites à l'habitation et au hangar à bois de cette station. Coût, $18.50.

Gananoque Narrows.

Une lampe fit explosion à cette station le 4 septembre 1894, et endommagea la lanterne et le haut de la tour. Les dommages furent réparés et on profita de l'occasion pour poser à la lanterne de grands carreaux de verre à glaces. En même temps, les lampes furent remplacées par un appareil dioptrique du 7e ordre, fabriqué par Chance.

Jack-Straw.

On profita de la présence d'un ouvrier habile à Gananoque Narrows pour remplacer le verre suranné de la lanterne du phare de Jack-Straw par du verre à glaces moderne.

Ile Brûlée.

Il a été fait pour $45.61 de réparations à l'habitation et à la grange de cette station, sous la surveillance du gardien.

False Ducks.

La tour de cette station est une de celles que le gouvernement de l'ancienne province du Canada fit construire en pierre à divers endroits des grands lacs. Il est nécessaire pour conserver la maçonnerie en bon état de tenir ces tours parfaitement jointoyées. La tour et l'habitation de cette station ont été jointoyées et réparées. Le tout a entraîné une dépense de $162.

Baie de Wellers.

L'habitation du gardien du phare de cette station a été réparée d'un bout à l'autre au prix de $66.12.

Presqu'île.

Les réparations aux bâtiments de la station de Presqu'île, lac Ontario, dont je parle dans mon rapport de l'année dernière, ont été terminées et ont coûté $1,457.97. En outre, le brise-lames qui protège la tour contre la mer a subi pour $159 de réparations ; des réparations et améliorations importantes, dont le coût s'est élevé à $470, ont été aussi faites à la lanterne et à l'appareil illuminateur du phare.

Pointe de Pierre.

Une nouvelle véranda a été ajoutée à l'habitation au prix de $52.26.

Oakville.

Dans mon dernier rapport, je disais qu'il avait fallu éloigner la tour du phare de son ancienne position et l'établir près du bout de la jetée principale. A cause du

tassement continuel de cette jetée, on a dû éloigner encore la tour à une distance de 36 pieds plus loin, du côté du rivage. Ce déplacement a été fait sous la direction de M. Noble et a entraîné une dépense de $51.50.

Le phare se trouve maintenant à une distsnce de 126 pieds du bout de la jetée, et les navires qui entrent dans la rivière doivent tenir compte de cette distance pour ne pas donner sur la jetée.

Plage de Burlington.

On a fait subir pour $21.76 de réparations à la balustrade en corde de fil métallique de cette station.

Port-Stanley.

A cette station le gardien ne pouvait sans danger se rendre au phare lorsque la mer était grosse. Une balustrade en corde de fil métallique a été en conséquence érigée; elle s'étend du rivage au phare et a coûté $65.66.

Rivière Thames.

L'habitation du gardien du phare de cette station a été réparée d'un bout à l'autre. Ces réparations ont coûté $95.97. Un bateau dont on se servira pour enlever et poser les bouées, a été acheté au prix de $55.

Goderich.

Une nouvelle clôture en fil métallique a été érigée autour du lopin de terre où se trouve le phare principal. Cet ouvrage a été fait sous la direction du gardien et a coûté $71.55.

Les jetées du havre de Goderich ayant été prolongées dans le lac par ordre du ministère des travaux publics, il a fallu éloigner le feu d'alignement de devant à une distance de 300 pieds à l'ouest de son ancienne position. Le caisson sur lequel la tour repose a 16 pieds carrés et dépasse le brise-lames de 4 pieds; le milieu de la tour se trouve maintenant à une distance de 11 pieds de l'arête nord du brise-lames.

Ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de Mr W. H. Noble, contre-maître, au prix de $363.

Ile de Chantry.

La belle tour en pierre de cette station a été jointoyée et blanchie à la chaux sous la direction du gardien au prix de $99.

Collingwood.

On a amélioré le feu qui se trouve au point de détour du chenal dragué, dans le havre de Collingwood, en enlevant le mât et le hangar dont on se servait jusqu'ici et en les remplaçant par une tour close.

Cette tour consiste en un bâtiment pyramidal, en bois, peinturé en blanc et surmonté d'une lanterne carrée, en bois et peinturée en rouge.

La hauteur du bâtiment, à partir de la jetée jusqu'à la girouette de la lanterne, est de 27 pieds.

Le feu est rouge, fixe, et devrait être visible à une distance de 6 milles de tous les points d'approche dans le chenal.

Ce bâtiment a été érigé à l'entreprise par M. D. Peterman et Fils, de Collingwood, au prix de $195.

Ile d'Espérance.

Depuis deux ans, le mouvement d'horlogerie qui fait tourner l'appareil illuminateur du phare de cette île fonctionnait mal et des réparations temporaires y avaient déjà été faites par le mécanicien en chef du steamer *Bayfield* et des ouvriers de l'endroit. M. Noble visita la station au mois d'avril dernier et répara le mouvement d'horlogerie dans toutes ses parties. Depuis lors, l'appareil illuminateur tourne d'une manière très régulière. Aucune dépense n'a été encourue à cet égard au delà des frais de voyage de M. Noble.

Rocher Rouge, Parry-Sound.

C'est une des stations les plus exposées qu'on rencontre sur nos eaux intérieures. Le phare de cette station consiste en un bâtiment de bois reposant sur une jetée qui se trouve établie sur un rocher de granit exposé aux vents de l'ouest. Lorsque la mer est grosse, les vagues s'élèvent au-dessus du bâtiment.

La jetée servant de fondation à ce phare, qui a été construit en 1881, manquait de solidité. On décida donc de la remplacer par un cylindre en acier de 45 pieds de diamètre sur 12 pieds 6 pouces de hauteur, rempli de maçonnerie et de ciment de Portland. A l'intérieur de ce cylindre, on a ménagé une cave de 15 pieds de diamètre. Les semelles du phare ont été renouvelées et le bâtiment en bois a été réparé d'un bout à l'autre. Les dépenses totales se rattachant à ces travaux, qui ont été exécutés à la journée sous la surveillance de Mr W. H. Noble, se chiffrent par $3,069.65.

Kagawong.

Comme je le dis dans mon dernier rapport, M. Noble est allé à Kagawong, au mois de septembre dernier, pour remplacer par un phare le feu temporaire que l'on entretenait depuis que le mât et le hangar dont on se servait auparavant avaient été détruits par le feu. Ces travaux ont coûté $293.81, ce qui fait voir que le ministère a bien fait de n'accepter aucune des soumissions qu'il avait reçues à ce sujet et dont la plus basse portait le chiffre de $925.

La tour est située au même endroit que l'ancien mât, à une distance de 75 pieds du rivage, et de 100 pieds à l'ouest du quai public.

C'est un bâtiment pyramidal, en bois, surmonté d'une lanterne en bois; il s'élève à 27 pieds à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne. La tour est peinturée en blanc et la lanterne en rouge.

Le feu est blanc, fixe, catoptrique ; il se trouve à 38 pieds au-dessus du niveau de la baie, et devrait être visible à une distance de 11 milles de tous les points d'approche par eau. Il a été mis en opération pour la première fois le 29 octobre 1894.

Balise du rocher Twin, Parry-Sound.

La balise du rocher Twin, à l'entrée de Parry-Sound, qui avait été renversée par le vent, a été remise en place à l'entreprise, au prix de $45.

Fort-William.

Les feux d'alignement qui se trouvent à l'embouchure de la rivière Kaministiquia ayant besoin de réparations et d'améliorations, l'ingénieur en chef, lors de sa visite à cette station, au mois de septembre dernier, prépara un devis pour le renouvellement de la fondation du phare d'alignement de derrière. L'entrepreneur à qui ces travaux furent confiés fut aussi chargé d'élever les tours de devant et de derrière de 10 pieds chacune, de renouveler le trottoir construit entre les tours en question, et de faire diverses réparations.

Ces ouvrages, dont le prix fut fixé à $232, sont probablement terminés à l'heure qu'il est, mais je n'ai encore reçu aucun rapport à ce sujet.

En sus de ce que je viens de mentionner, les ouvrages en fait de peinturage et de menues réparations nécessaires pour tenir les phares en bon état ont été faits comme d'habitude.

Bouée-cloche du haut-fond Pancake.

Au mois d'octobre 1893, des soumissions furent demandées par avis public pour le posage de cette bouée; mais on n'en reçut aucune. La bouée fut transportée d'Owen-Sound au Sault-Sainte-Marie, dans le cours de l'année 1894, au prix de $30. Plusieurs particuliers offrirent de poser la bouée du haut-fond Pancake, ainsi qu'une bouée-espar sur un haut-fond à 3 milles de la pointe nord de l'île Persienne, une autre à environ 3 milles à l'ouest de la pointe ouest de l'île de Sable, enfin une autre à 6 milles au nord-ouest de la pointe Coppermine. Mais les prix exigés étaient trop élevés, et on résolut de louer un remorqueur et une allège pour faire mettre ces bouées en place. Les dépenses de ce chef se sont élevées à $419.75. Ceux qui ont fait des offres demandaient $1,060 et $450 respectivement. Les bouées-espars ont été faites à l'entreprise et ont coûté $50. Il y en a deux de réserve.

DIVISION DE QUÉBEC.

Cette division couvre une étendue d'eaux et de côtes de plus de 1,200 milles. Elle comprend tous les phares de la rivière Richelieu et du lac Memphremagog; tous les phares, phares-flottants, bouées à gaz et balises à partir de Montréal jusqu'à Québec et en aval de Québec; tous les phares, phares-flottants, bouées à gaz, bouées en bois, balises, canons de brume et signaux de brume sur le fleuve Saint-Laurent, la rivière Saguenay, la rive nord de la baie des Chaleurs, le golfe Saint-Laurent, le détroit de Belle-Ile, les côtes nord et ouest de Terreneuve et du Labrador. Cette division est administrée par Mr J. U. Gregory, agent du ministère de la marine et des pêcheries à Québec.

En outre, l'agent doit remplir toutes les missions que lui confie le ministère touchant le service de la marine et celui des pêcheries; il est aussi préposé à l'engagement des matelots; il exécute les ordres du conseil de commerce britannique rela-

tivement aux naufrages, aux marins dénués de ressources et aux accidents en mer; enfin il est recoveur d'épaves et surveillant des gardiens de quais dans la province de Québec.

Son personnel d'emplopés se compose de Mr L. A. Blanchet, comptable et sous-préposé à l'engagement des matelots; Mr G. D. O'Farrell et Mr Alphonse Hamel, commis; Mr N. Fitzhenry, garde-magasin et garde-quai. Les ateliers sont sous la direction de Mr O. J. Samson, maître-charpentier, et de Mr G. Vézina, maître-forgeron de navires. Les usines à gaz sont sous le contrôle de Mr G. Bélanger, mécanicien.

M. Gregory fait rapport que les personnes qui sont sous ses ordres ont, comme toujours, rempli leurs devoirs d'une manière irréprochable.

Les steamers que l'agent a eus à sa disposition pour faire le service dans le district ont été l'*Alert* et un remorqueur qu'on a nolisé pendant l'absence de l'*Alert* lorsque c'était nécessaire. Le steamer du gouvernement, *La Canadienne*, fut chargé d'avitailler les stations en aval de la Pointe-des-Monts, et le steamer *Alert* les stations comprises entre la Pointe-des-Monts et Québec. Le 14 juin 1894, le *Druid* devint disponible et remplaça l'*Alert*. Ce dernier steamer, ayant été jugé impropre à faire le service dans le golfe, fut désarmé.

Le service des phares entre Québec et Montréal, pendant l'absence de l'*Alert*, a été fait par un steamer à fret et à passagers, par chemin de fer et par un remorqueur.

L'inspection des phares avitaillés ar le steamer *La Canadienne*, au printemps, a été faite par le capitaine McElhinney; celle des phares avitaillés en automne, par Mr H. Harty, inspecteur des feux en amont de Montréal, et celle des phares avitaillés par le steamer *Alert*, par M. Blanchet, comptable à Québec.

Cette division compte 153 feux et 116 stations, 8 phares-flottants, dont 3 sont munis de sifflets de brume à vapeur, 9 stations de bombes explosives, 2 sifflets de brume et 9 cornets de brume à vapeur aux stations de feux, 10 bouées à gaz, dont 4 sont pourvues de cloches, un certain nombre de bouées-barils en bois entretenues directement par le ministère, et 59 balises pour guider les navires le jour.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS ET AMÉLIORATIONS (SERVICE DES PHARES ET SIGNAUX DE BRUME).

Cap au Saumon.

Le phare et le bâtiment du cornet de brume du Cap au Saumon, dont je parle dans mon rapport de l'année dernière, ont été terminés, et l'on a commencé à s'en servir le 13 septembre dernier.

Le bâtiment du signal de brume se trouve tout près du cap, qui, à cet endroit, s'élève à une hauteur de 33 pieds presque perpendiculairement. Le phare et l'habitation sont situés au nord-ouest de ce bâtiment. Les murs en sont blancs. Le toit de l'habitation n'est pas peinturé. La lanterne en fer surmontant la tour est peinturée en rouge. La hauteur du phare à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne est de 46 pieds.

Le feu sera blanc et tournant; il y aura un intervalle de 15 secondes entre les points d'intensité des jets de lumière. Le feu s'élèvera à 77 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et devra être visible à une distance de 14 milles de tous les points du

côté de la mer, entre les relèvements du S. S. O ¼ O. et O au N.-E. par E., ainsi que dans un arc de 211°

Le signal de brume consistera en un cornet qui sera mis en opération par la vapeur et l'air comprimé; il donnera des sons de 8 secondes de durée avec intervales de 22 secondes entre chaque son, soit un son toutes les demi-minutes.

Le bâtiment du signal de brume consiste en un bâtiment carré en bois, peinturé en blanc, avec toit non peinturé. Il est situé au sud-est du phare. Les cornets sont dirigés du côté du sud-est et s'élèvent à 46 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. Le mécanisme est en double, de sorte que dans le cas où un des cornets ou une des chaudières à vapeur se dérangerait on se servira de l'autre.

Les dépenses encourues pour l'établissement de cette station de feux et de signaux de brume se chiffrent par $4,008.06.

La navigation est maintenant sûre, la nuit et en temps de brume, dans le large chenal au nord de l'île du Lièvre. Les navires d'un fort tirant d'eau n'ont plus rien à craindre, et le nombre des vaisseaux qui se servent du chenal dont je viens de parler au lieu du chenal sud va, dit-on, toujours en augmentant.

Amélioration des signaux de brume.

Plusieurs capitaines et pilotes s'étant plaints que les canons de brume employés à diverses stations de feux sur le golfe et le fleuve ne partaient que toutes les demi-heures, on résolut de remplacer ces canons, aux stations suivantes, par des cartouches de coton-poudre faisant explosion toutes les vingt minutes:

Cap Gaspé, Rochers des Oiseaux, Pointe Ouest, Anticosti, Pointe des Monts, Pointe au Père, Ile Verte.

Les explosions ont lieu sur une grue érigée sur le toit du bâtiment qui sert d'abri au canon.

Les détonations seront plus fortes avec les cartouches de fulmi-coton qu'avec la pièce de canon qu'on employait auparavant.

Jusqu'à ce que la provision de poudre soit épuisée aux diverses stations, on se servira des canons lorsque le temps le permettra, mais on les fera partir toutes les 20 minutes au lieu de toutes les 30 minutes, comme on l'a fait jusqu'ici.

Par suite de l'accroissement de vitesse des vaisseaux naviguant sur le golfe et le fleuve, il a fallu aussi diminuer la période de révolution des feux de l'île Bicquette, de la Grande-Ile, de Kamouraska et du Pilier de Pierre. Aussi, à l'ouverture de la navigation, l'année dernière, on a pris des mesures pour que le feu de Bicquette atteignît son point d'éclat le plus intense toutes les 45 secondes, et ceux de la Grande-Ile, de Kamouraska et du Pilier de Pierre, toutes les 30 secondes.

Balisement du chenal entre Québec et Montréal.

Le ministère a la direction du service des bouées dans le chenal entre Québec et Montréal, et a passé un contrat à ce sujet avec la compagnie Sincennes-McMaughton. Dans le cours de la dernière saison, diverses améliorations ont été faites à ce chenal par ordre du ministère des travaux publics.

Pour cette raison, 8 bouées du lac Saint-Pierre ont été changées de place. Trois nouvelles bouées-espars ont été amarrées pour indiquer l'ancrage des Grondines, deux

nouvelles bouées de tonnelage ont été posées près du cap Levrault et du cap à la Roche, et neuf bouées ont été changées de place ou améliorées entre le cap Levrault et Grondines.

Au mois d'août dernier, quatre bouées indiquant la courbe, à Varennes, ont été changées de place à la suite des améliorations faites, à cet endroit, au chenal dragué.

Enlèvement des balises du haut-fond Dos-de-Cheval.

Le haut-fond Dos-de-Cheval ayant été dragué à une profondeur de 27½ pieds et le chenal modifié en conséquence, les balises entretenues jusqu'ici pour guider les navires le jour en aval du cap Charles, entre Québec et Montréal, et indiquant le chenal suivi avant aujourd'hui, ont été enlevées pour toujours. Ces balises étaient connus sous le nom de " balises de la barre Dos-de-Cheval ".

La ligne du centre du chenal qui a été dragué dans cette partie du fleuve est indiqué par le feu d'alignement de devant du cap Charles et une balise érigée à 1,274 pieds O. par S. ⅞ S. du feu en question. Cette balise, qui ne peut être utilisée que le jour, est en forme de diamant, a 10 pieds carrés et est peinturée en noir, sauf au centre, qui est blanc. Elle s'élève à 45 pieds au-dessus du sol et à 156 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux. On se propose d'ériger un phare à la place de cette balise afin que l'alignement soit indiqué la nuit.

Les vaisseaux d'un fort tirant d'eau qui remontent le fleuve se guident sur l'alignement d'un orme situé dans le haut de Lotbinière avec les clochers de l'église de cet endroit jusqu'à ce que le feu de devant et la balise du cap Charles soient en ligne; ce feu et cette balise les conduisent alors à travers la barre Dos-de-Cheval et jusqu'au milieu du nouveau chenal.

Il faudrait que les navires se guident sur cet alignement en se maintenant dans la position O. par S. ⅞ S. jusqu'à ce que l'alignement des feux de Sainte-Emilie ait été atteint.

Le fleuve Saint-Laurent ayant été dragué à l'endroit où se trouvait la barre du cap à la Roche, le sémaphore entretenu jusqu'ici par le gouvernement pour indiquer la profondeur de l'eau sur cette barre a été enlevé. On l'a transporté au village de Lorette pour indiquer la profondeur de l'eau à la Barre à Boulard pendant le cours des travaux de dragage. Le déplacement de ce sémaphore a été effectué par Mr W. H. Noble et a entraîné une dépense de $344.63.

Au commencement du printemps dernier, le capitaine L. R. Demers, qui avait été au service du ministère comme capitaine du vapeur "*Druid*," comme surintendant intérimaire des feux et comme directeur du service des bouées, se démit de ses fonctions. Comme aucun autre employé de l'agence n'avait les connaissances voulues pour pouvoir poser les bouées en aval de Québec, l'ingénieur en chef accompagna l'*Alert*, au printemps, et s'occupa de la chose. Une liste complète des bouées de cette région a été préparée et transmise au ministère. Cette liste contient toutes les données nécessaires. On constata que deux bouées entretenues jusqu'ici, l'une à l'extrémité sud-ouest du chenal et l'autre au large de l'extrémité est du banc de l'îlet Rouge, étaient inutiles. Il fut donc décidé de les enlever.

Enlèvement de la bouée du havre de Gaspé.

Une bouée de tonnelage noire entretenue jusqu'ici à l'extrémité du banc Lourdes, à l'entrée du bassin de Gaspé, a été enlevée parce qu'elle n'était pas nécessaire.

Marine.

Réparations principales aux stations.

Pointe sud-ouest d'Anticosti.—C'est une des plus anciennes stations du district, et il a fallu faire des réparations considérables. Ces réparations ont été exécutées par des ouvriers de Québec et ont coûté $167.77.

Pointe sud d'Anticosti.—Il a été nécessaire de renouveler les châssis et le toit du bâtiment, qui a été aussi peinturé. Le gardien, aidé d'ouvriers de Québec, a fait ces ouvrages, dont le coût s'est élevé à $8,173.

Pointe ouest d'Anticosti.—Le phare de cette station est un des plus anciens de cette région et a été longtemps exposé à la mer. Le brise-lames qu'on a érigé il y a quelques années pour le protéger, a eu besoin de beaucoup de réparations. Des ouvriers de Québec ont été chargés de le mettre en bon état. De plus, les bâtiments ont été peinturés. Le tout a entraîné une dépense de $431.16.

Iles des Cendres et du Sang.—La fondation des bâtiments a eu besoin d'être réparée. Un maçon de l'endroit a fait les réparations voulues, qui ont coûté $39.

Belle-Isle.—La poudrière a été réparée et les bâtiments ont été peinturés. Dépenses de ce chef, $76.17.

Rochers aux Oiseaux.—La chaudière à vapeur du monte-charge a été transportée à Québec pour être réparée, et une autre chaudière qui était de réserve a été mise à sa place au prix de $104.83.

Cap Bould.—Les fondations du bâtiment de cette station étaient en très mauvais état. Comme on ne pouvait trouver sur les lieux des hommes assez habiles dans les travaux de construction, on fit venir des ouvriers de Québec. On se fit aussi expédier de cette dernière ville les matériaux nécessaires. Dépenses de ce chef, $446.34.

Cap Chatte.—Les bâtiments de cette station ont eu besoin d'être peinturés. Le gardien, aidé de quelques ouvriers, a été chargé de cet ouvrage. Les dépenses encourues à ce sujet se sont chiffrées par $35.

Cap Désespoir.—Les carreaux de verre de la lanterne étaient fendillés en plusieurs endroits et il a fallu les renouveler. En outre, les bâtiments avaient besoin d'être réparés. Un ouvrier habile de Québec a été chargé de faire les réparations voulues. Le tout a coûté $82.64.

Cap Gaspé.—A cause de la position exposée du bâtiment de cette station, il a fallu protéger la tour par des étais. Ces étais ont été posés par le gardien au prix de $22.45.

Cap de la Madeleine (en amont).—Les tours de cette station ont été réparées par un ouvrier de Québec au prix de $54.94.

Cap de la Madeleine (en aval).—Le gardien, aidé de quelques ouvriers, a réparé et peinturé les bâtiments. Le tout a coûté $90.35.

Cap Rosier.—Les bâtiments et le chemin ont été réparés par le gardien et quelques ouvriers. Dépenses de ce chef, $95.50.

Champlain.—La tour de devant a été réparée et peinturée par le gardien et un ouvrier de l'endroit. Les dépenses à ce sujet se sont élevées à $57.

Feux de la rivière Saguenay.

Au mois d'août 1893, l'ingénieur en chef, accompagné de l'agent, visita la rivière Saguenay et inspecta toutes les stations de feux entre Chicoutimi et Tadoussac.

Dans le cours de son voyage, il prit des renseignements sur les feux indiqués dans l'avis aux marins nº 5, 1894. Ces feux furent originairement établis par des particuliers et sont très rudimentaires. Il faudra probablement les renouveler avant longtemps.

Ile aux Œufs.—Le gardien et des ouvriers de l'endroit ont été chargés de construire un hangar à bois à cette station et de réparer les bâtiments. Le tout a coûté $125.49.

Pointe de la Renommée.—Conformément aux instructions du ministère, le chemin conduisant du phare à la voie principale et appelé " chemin maritime ", a été achevé sous la surveillance de M. James Ascah, le gardien du phare. Dépenses de ce chef, $385.00.

Ile à la Bague.—La tour de cette station a été réparée par un ouvrier de l'endroit du nom de L. Dubois. Ces réparations ont coûté $78.95.

Ile aux Prunes.—Le gardien, aidé d'un ouvrier de Québec, a réparé et peinturé les bâtiments de cette station. Le tout a coûté $52.70.

Ile de Grâce.—La jetée de cette station, qui avait été fort endommagée par les glaces, a été réparée. La tour a été aussi réparée et peinturée. Ces ouvrages ont été faits par Mr F. Turgeon aidé de quelques ouvriers. Le tout a coûté $163.74.

Ile Sainte-Thérèse.—La tour de derrière de cette station a eu besoin de réparations, d'une nouvelle couverture en bardeaux et de peinturage. Mr F. Turgeon, de Québec, a été chargé de ces ouvrages. Dépenses de ce chef, $143.88.

Kamouraska.—La tour de cette station a été réparée par un ouvrier de l'endroit, Mr N. Laplante, aux prix de $44.08.

Lavaltrie.—La jetée de cette station, qui avait été sérieusement endommagée par les glaces, a été réparée par le gardien et un ouvrier de l'endroit, ce qui a entraîné une dépense de $83.18.

Lotbinière.—Les deux tours d'alignement ont été réparées et peinturées par Mr P. Desruisseaux, aidé du gardien, au prix de $53.20.

Rivière Martin.—Le gardien de cette station et des ouvriers de l'endroit ont fait les réparations nécessaires aux bâtiments et les ont peinturés. Le tout a entraîné une dépense de $40.81.

Matane.—Le bateau de cette station, qui sert aussi à poser les bouées, a eu besoin de beaucoup de réparations. Ces réparations ont été faites sous la surveillance du capitaine de port, Mr G. L. Pelletier, au prix de $28.47.

Métis.—Une nouvelle clôture a été érigée et la tour peinturée par le gardien, aidé d'ouvriers de l'endroit. Dépenses encourues de ce chef, $35.10.

Pointe du Nord à mi-chemin.—La jetée qui supporte la tour de devant de cette station a été endommagée par les glaces et a eu besoin d'être réparée. Le gardien, aidé de quelques ouvriers, l'a remise en bon état. Les dépenses se rattachant à ces travaux se sont chiffrées par $39.60.

Ile du Perroquet.—L'habitation a eu besoin d'être lambrissée, peinturée et réparée. Le gardien et quelques ouvriers de l'endroit ont été chargés de ces ouvrages, qui ont coûté $65.82.

Rocher du Plateau.—La maçonnerie de la fondation du phare a été réparée par le gardien et un maçon de l'endroit. Dépenses de ce chef, $38.25.

Pointes aux Trembles.—Les deux tours ont été réparées et peinturées par M. Turgeon, de Québec, aidé du gardien, ce qui a entraîné une dépense de $32.25.

Pointe des Monts.—Le pont qui traverse un ravin a été réparé par le gardien et un ouvrier, au prix de $15. On a aussi fait venir du bois pour réparer le bâtiment. Le tout a coûté $102.60.

Pointe Riche.—M. O. J. Samson et des ouvriers de Québec ont été chargés de latter le phare, d'en renouveler les escaliers, de couvrir le hangar de bardeaux, de peinturer les bâtiments, de pratiquer un canal et d'ériger un mât de pavillon. Ces travaux ont coûté $314.78.

Port Saint-François—La jetée supportant la tour mobile de derrière avait grand besoin d'être réparée. Les réparations voulues ont été faites par Mr O. J. Samson, et des ouvriers de l'endroit. Elles ont coûté $198.95.

DIVISION DES PHARES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Dans le cours de l'année dernière, Mr H. W. Johnston, qui avait rempli depuis la confédération les fonctions d'agent du ministère pour la province de la Nouvelle-Ecosse et avait admirablement dirigé le service des phares et des bouées dans cette province, a été mis à la retraite.

Le ministère a perdu un autre vieux et fidèle serviteur dans la personne de Mr A. Warner, mécanicien en chef du *Newfield*, qui est mort l'année dernière.

La division de la Nouvelle-Ecose fût, lors de la mise à la retraite de M. Johnston, placée sous la direction de M. Jonathan Parsons, qui remplit depuis cette époque les fonctions d'agent pour cette division. Elle comprend:—

178 phares exhibant 190 feux, 1 phare flottant, 16 sifflets de brume à vapeur, 1 station de signal à bombe, 18 signaux de brume à main, 2 cloches de brume, 16 bouées automatiques à signal, 11 bouées-cloches en fer, 97 bouées-barils en fer, environ 700 bouées de bouts de mâts et autres petites bouées, 8 balises fixes, 15 stations de bateaux de sauvetage, 3 établissements de secours, 4 stations de signaux, et les vapeurs *Newfield* et *Aberdeen*.

Les phares et les signaux de brume de cette division ont été inspectés par M. C. A. Hutchins, surintendant des feux, et les chaudières et les machines des stations des signaux de brume ont été examinées par M. Stewart, mécanicien en chef du *Newfield*.

Nouveau feu établi.

Un nouveau phare est en voie de construction sur la pointe Gillis, lac Bras-d'Or. Il servira à guider les navires qui naviguent dans cette partie du lac s'étendant à l'est du pont de Grand-Narrows. Les travaux sont maintenant presque terminés, et l'on se propose de mettre le feu de ce phare en opération le 1er de janvier 1895, et en même temps d'enlever le feu de la pointe Uniacke, qui se trouve à l'extrémité nord du pont de Narrows et qui ne sera plus d'aucune utilité. C'est Mr N. W. McKenzie qui a été chargé de la construction de ce phare.

Le prix fixé dans le contrat qu'on a passé avec lui est de $1,323.

AMÉLIORATIONS.

Pointe de Sable ou pointe Eddy.

L'automne dernier, une nouvelle tour carrée a été érigée du côté est de l'ancien phare par Mr F. M. Crow, de Truro, N.-E. Les travaux relatifs à la consturction de cette tour ont été faits à l'entreprise et ont coûté $800. Lorsque le surintendant des feux inspecta le feu en question au mois de décembre dernier, il constata que certaines conditions du devis n'avaient pas été remplies, surtout au sujet des murs de fondation. Comme la saison était assez avancée, les changements nécessaires furent retardés à cette année, et d'autres difficultés s'étant présentées, le nouveau feu n'a pas pu encore être mis en opération. Cependant, on a pris des mesures pour que tout soit prêt pour le 1er janvier 1895, alors qu'un feu blanc, fixe, sera établi sur la tour et remplacera les deux feux horizontaux qui servent de signaux à l'heure qu'il est. Le nouvel appareil illuminateur, qui est plus puissant que l'ancien, sera d'une grande utilité pour les navires qui approcheront en venant de l'est et du sud.

Anse au Hareng.

Le mât et le hangar de cette station ont été remplacés par une tour close, haute de 22 pieds à partir de sa base jusqu'à la girouette de la lanterne. Ces travaux ont été faits par M. John Chisholm à la journée, et ont coûté $225. Les matériaux furent achetés ici et expédiés à la station par le *Newfield.*

Phare flottant de Barrington.

Un feu rouge fixe a été établi à 20 pieds au-dessous du feu blanc qui se trouve au sommet du mât de misaine. On peut aussi distinguer plus facilement le feu du phare des feux de la côte et de ceux des navires amarrés dans les environs. Le nouveau feu a été mis en opération le 1er juin dernier.

Pointe de Mullins.

Le poteau au sommet duquel se trouvait le feu temporaire employé jusqu'ici comme feu d'alignement de derrière a été remplacé par une tour, dont on a commencé à se servir le 25 août 1894. Cette tour a été construite par M. Daniel McDonald, de Pictou, qui a aussi été chargé de changer le magasin d'huile de place.

Le tout a été fait à l'entreprise et a coûté $1,507.

Havre de l'Est—Chéticamp.

Deux nouvelles tours closes ont été construites pour remplacer les poteaux auxquels étaient fixés les feux d'alignement en usage jusqu'ici. Ces travaux furent exécutés sous la surveillance de M. John Chisholm, qui y employa des ouvriers de l'endroit. Les matériaux furent achetés à Halifax et expédiés par le *Newfield.* Ces tours furent achevées le 6 novembre, et l'on commença à s'en servir le 7 novembre. Elles ne coûtent que $560, tandis que dans la plus basse des soumissions reçues pour ces travaux on demandait $998.

Les réparations et améliorations suivantes ont été faites aux diverses stations, en sus des ouvrages se rapportant à l'entretien des bâtiments.

Marine.

A L'EST D'HALIFAX.

Plage de Meagher.

Le brise-lames qui se trouve du côté sud de cette plage ayant été endommagé par la mer, les réparations suivantes y ont été faites :—

On y a posé des liens en fer ainsi que de grosses pièces de bois ; on l'a aussi planchéié et rempli d'environ 200 tonnes de pierre pour le lester.

La rangée extérieure des pilots, qui avait été emportée par la mer sur une étendue de 40 pieds, a été remplacée par un caisson, qu'on a rempli de pierre et planchéié. Une partie de ce brise-lames a été récemment emportée par la mer et sera immédiatement remplacée par un caisson. Les extrémités extérieures de deux des caissons du côté sud seront aussi réparées. Les travaux qui ont été exécutés jusqu'ici l'ont été sous la direction de Mr E. Horne, le gardien de phare, et c'est lui aussi qui dirigera ceux qui restent à faire.

Jeddore.

Les planchers de la cave et du bûcher ont été enlevés. On a eu besoin d'une voile, d'une échelle et d'une lunette d'approche.

Ile aux Œufs.

La tour du phare a été recouverte de bardeaux sur six côtés, et toutes les semelles en ont été renouvelées. Quatre boulons à vis ont été posés pour soutenir les étais du phare, et les bâtiments ont été peinturés. La cale inclinée a aussi été réparée.

Havre de Pope.

Le toit du portique a été recouvert de bardeaux, trois des carreaux de verre de la lanterne ont été remplacés, et des vis ont été posées aux châssis. On a eu aussi besoin d'un bateau.

Rocher Sheet.

Le côté nord du toit de la cuisine, le toit et les côtés du portique, ainsi, que le toit du hangar à bateaux, ont été recouverts de bardeaux. La plate-forme du débarcadère et le bateau ont été réparés, et les lampes de la lanterne ont été pourvues de deux nouveaux réflecteurs. Le phare et les bâtiments ont été peinturés.

Ile au Castor.

Les plafonds de deux chambres ont été replâtrés ; la cuisine et le garde-manger ont été lambrissés ; le plancher de la cuisine a été renouvelé ; sept portes ont été posées ; le plancher de la cave a été réparé ; les châssis des fenêtres de la cave ont été renouvelés, et les marches de la cave ont été remplacées ; toutes les portes et les serrures de la maison ont été réparées ; de nouvelles gouttières ont été posées sur un côté du bâtiment ; une nouvelle cale de 80 pieds de longueur a été construite. L'horloge tournante a été pourvue d'un nouveau pivot et d'autres pièces de son mécanisme ont été renouvelées. On a eu besoin d'un poêle.

Havre d'Isaac.

Deux lampes complètes ont été achetées et de nouvelles portes ont été posées à l'entrée extérieure de la cave. Un bateau a été aussi acheté.

Havre du Pays.

On a eu besoin d'une charrette à bras. Il a été alloué $50 pour la réparation du chemin qui conduit du débarcadère au phare. Le magasin qui se trouvait au débarcadère a été reculé à une distance de 30 pieds. Les semelles du phare ont été renouvelées et le toit en a été réparé.

Baie de Tor.

La clôture a été réparée, le portique a été recouvert de bardeaux, et le tuyau de cheminée ainsi que le toit ont été réparés.

Havre des Corneilles.

Les toits de la cuisine et du hangar à bateaux ont été recouverts de bardeaux.

Ile du Jersiais.

Il a fallu renouveler le brise-lames qui entoure les trois côtés des murs de fondation du phare donnant sur le mur. Les travaux ont été faits à l'entreprise par M. George Vigneau et ont coûté $100.

Arichat.

La plate-forme de la lanterne a été réparée et les fuites qui s'étaient produites dans le toit de l'habitation ont été bouchées. Un bateau a été acheté. Les bâtiments ont été peinturés à l'extérieur.

Petit de Grat.

Un nouveau ventilateur en cuivre a été posé à la lanterne et les soliveaux qui la soutenaient ont été renouvelés. Les bâtiments ont été peinturés ; le magasin d'huile a été recouvert de bardeaux.

Un avis a été publié pour avertir les marins que le feu de cette station était mal indiqué sur les eartes de l'amirauté.

Ile Verte.

Le toit du bâtiment sur lequel repose la lanterne a été recouvert de toile. L'horloge tournante a été pourvue d'un nouveau pivot.

Ile Guyon.

On a pourvu l'horloge d'un nouveau pivot, de 4 nouveaux réflecteurs et d'autres pièces de mécanisme. La plate-forme de la lanterne a été couverte de toile et diverses améliorations ont été faites à l'appareil illuminateur.

Main-à-Dieu.

Deux nouvelles semelles ont été posées sous l'habitation, le mur de la cave a été reconstruit d'un côté, le toit du bâtiment a été recouvert de bardeaux, on a donné au toit du hangar à bois une plus grande portée, enfin on a construit un nouveau portique et réparé la plate-forme de la lanterne.

Scattrie.

Le toit de la cuisine a été recouvert de bardeaux, et la lanterne a subi diverses réparations et améliorations.

Pointe Basse.

Tous les carreaux de verre à glaces de la lanterne ont été enlevés et posés de nouveau avec des bandes de caoutchoue. Le toit de l'habitation a été en partie recouvert de bardeaux.

Pointe du Rocher Noir.

Un caisson a été construit vis-à-vis du chemin conduisant du phare au débarcadère. On a eu besoin d'un bateau.

Cap George.

Un nouveau magasin d'huile a été construit.

On a fait arpenter un lopin de terre connu sous le nom de "La Tête" (*The Head*). Ce lopin de terre a une étendue de 38 acres, et on se propose de l'exproprier. Le terrain sur lequel repose le phare de cette station n'appartient pas au gouvernement.

Havre d'Ingonish.

La tour a été recouverte de bardeaux et le magasin d'huile changé de place. De plus, les murs de fondation ont été réparés.

Margaree.

Douze cheminées en cuivre ont été posées à la lanterne et un réservoir en bois placé dans la cour. Une semelle et une poutre ont été ajoutées à la charpente de la tour, la boiserie a été renouvelée où c'était nécessaire, la tour a été recouverte de bardeaux sur les deux côtés, trois soliveaux ont été posés sous la lanterne, la plate-forme a été recouverte de toile. Voici les réparations qui ont été faites au portique : les semelles ont été renouvelées, il a été recouvert de bardeaux sur un côté, le plancher a été recouvert et les marches ont été remplacées. Le plâtrage et les murs de la cave ont été réparés, une des chambres a été lambrisée, une des portes a été renouvelée et deux autres ont été réparées, trois nouveaux châssis ont été ajoutés à l'habitation.

Le magasin d'huile a subi les réparations suivantes ; il a été renforcé de deux semelles et de deux poutres, les seuils de ses portes ont été renouvelés, et il a été recouvert de bardeaux sur un côté. On a eu besoin d'un bateau et d'un poêle.

Port-Hood.

Trois appareils d'éclairage ont été achetés. Les bâtiments ont été peinturés à l'intérieur et la cuisine a été allongée de 8 pieds. Le toit du phare a été recouvert de bardeaux et de nouveaux tuyaux ont été mis en communication avec la citerne, qui a été réparée.

Pomquet.

On a eu besoin d'un bateau. Celui dont on s'est servi jusqu'ici était trop grand; on l'a placé à la station de Pictou.

Ile de Pictou.

Une nouvelle lanterne en fer a été établie sur une plate-forme construite à cette fin. Les semelles et la porte du portique de la cave de derrière ont été renouvelées, les marches et le plancher du portique de devant ont été remplacés, le portique de la cuisine a été recouvert de bardeaux, des plaques de zinc ont été posées entre le toit de la cuisine et les murs de la tour, un des châssis et les marches du magasin d'huile ont été réparés, la partie inférieure de la tour a été recouverte de bardeaux. Le plâtrage de l'habitation a été réparé. Ces travaux ont été faits par M. Daniel McDonald, constructeur, de Pictou.

Caribou.

Le toit du magasin a été recouvert de bardeaux et la clôture renouvelée.

Pugwash.

Les murs du magasin d'huile ont été recouverts de bardeaux et la clôture renouvelée.

Barre de Pictou.

Le toit de la cuisine a été recouvert de bardeaux, les marches de la porte de derrière ont été renouvelées, un nouveau tuyau a été posé à la pompe de la cuisine, la cheminée a été réparée, deux lampes et deux réflecteurs ont eté achetés. Les bâtiments ont été peinturés à l'extérieur.

A L'OUEST DE HALIFAX.

Ile de Betty.

Un nouveau hangar à bateaux est en voie de construction au débarcadère de l'anse de Gallantry. On a eu besoin de deux échelles.

Anse de Hubbard.

Le toit de la cuisine et celui des hangars à bois ont été recouverts de bardeaux. Le plâtrage du plafond de la cuisine a été réparé.

Nez de Hobson.

Un caisson a été construit du côté nord de l'île pour protéger la côte à cet endroit. Il est long de 150 pieds, haut de 6 pieds et large de 10 pieds; il est lesté avec de la pierre et planchéié d'un bout à l'autre. Ce caisson a été construit à l'entreprise par M. Allan Strum, de la baie Mahone, au prix de $350.

Pointe de la Batterie.

Par suite de l'explosion d'une lampe, les carreaux de verre de la lanterne furent détruits et celle-ci endommagée. M. Amos McLellan, notre contremaître, posa à la lanterne d'autres carreaux de verre et y fit les réparations nécessaires. Il y a maintenant à cette station un cornet portatif qu'on fera sonner en temps de brume en réponse aux signaux des navires.

Ile de Moser.

Les bâtiments ont été recouverts de bardeaux d'un bout à l'autre et peinturés. Les gouttières ont été réparées, cinq châssis ont été renouvelés, les semelles du phare ont été réparées sur deux de ses côtés, deux nouvelles fenêtres ont été pratiquées dans la cave, les lucarnes et les châssis du bâtiment principal ont été réparés, les semelles sous le portique ont été renouvelées, et les murs sous le bâtiment ont été réparés. Ces travaux ont été exécutés par M. Geo. E. Wolfe, de l'Anse-à-Getson.

Port-Medway.

Le toit du magasin situé au débarcadère a été recouvert de bardeaux et la plate-forme en avant du bâtiment renouvelée.

Ile de Coffin.

Le mur de fondation sous le portique de la tour a été reconstruit, les barrières d'entrée ont été renouvelées et la porte de la cave a été réparée.

Little-Hope.

La cloche a été munie d'un nouveau pivot et d'autres pièces de mécanisme. Le moufle a été réparé, ainsi que la cale du débarcadère.

Ile de Carter.

Un mur de soutènement a été construit de chaque côté du hangar à bateaux et la cale a été réparée.

Ile de Page.

On a creusé un puits pour se procurer de l'eau douce. Les bâtiments ont été peinturés.

Cap Sable.

Le toit de la cuisine a été recouvert de bardeaux et la cheminée réparée. L'horloge a été pourvue d'une nouvelle roue dentée.

Cap du Nègre.

La cheminée de l'habitation a été renouvelée et la cale réparée. Les bâtiments ont été peinturés.

Phare flottant de Barrington.

Les amarres ont été levées et remplacées. On a eu besoin de deux nouvelles lanternes et d'un moufle pour le feu inférieur. Le bâtiment a été peinturé.

Bon-Portage.

La tour a été réparée. Le toit et le mur sud du hangar à bateau ont été couverts de bardeaux. Deux portes ont été posées et un cabestan a été établi.

Pubnico.

La cheminée de la cuisine a été démolie et reconstruite à partir du second plancher. La fondation sous l'extrémité est du bâtiment a été refaite avec du mortier de ciment.

Ile Bunker.

Un plancher a été construit dans la cave et des marches y ont été posées. Un privé a été établi sous le beffroi. Le bateau a été réparé.

Cap Sainte-Marie.

La monture de la lanterne a été réparée. Les murs de fondation sous le portique du phare et dans la cave ont été réparés. Les bâtiments ont été peinturés.

Hure de Sanglier.

Les toits ont été recouverts de bardeaux, de nouveaux tuyaux et de nouvelles gouttières ont été posés, et le réservoir a été cimenté à l'intérieur.

Pointe Prim.

Les toits de la cuisine et du hangar ont été recouverts en bardeaux. Les bâtiments ont été peinturés.

Jetée de Digby.

Le hangar a été peinturé et sablé.

Ile Haute.

On a eu besoin d'une pompe pour la cuisine et un tuyau de 30 pieds a été posé pour l'écoulement des eaux de l'évier qui se trouve dans la cuisine.

Kingsport.

On a eu besoin d'un nouveau ventilateur, le côté nord de la tour a été blindé à l'extérieur, les planches angulaires ont été renouvelées, la balustrade a été réparée

d'un côté, les moulures sous l'allège de la fenêtre et sous la lanterne ont été remplacées, de nouveaux gonds ont été posés aux portes.

Parrsboro'.

La cuisine a été allongée de 4 pieds, un chemin couvert a été construit à partir de la tour jusqu'au hangar, un côté et le toit de l'habitation ont été recouverts de bardeaux, les gouttières ont été réparées, de nouveaux tuyaux en fer galvanisé ont été posés, le plafond de la cloison du second étage a été renouvelé, de nouveaux châssis ont été posés, les soliveaux sous la lanterne ont été remplacés, les carreaux de verre de la lanterne ont été renouvelés, les murs sous la lanterne ont été revêtus de zinc. Le plâtrage a été réparé dans 2 chambres. Ces ouvrages ont été faits par M. McLellan, notre contremaître.

SERVICES DES BOUÉES.

Vers la fin d'avril dernier, les glaces du golfe furent portées par les vents de l'est jusqu'à Sambro, chose qui n'était pas arrivé depuis cinquante ans, et entraînèrent plusieurs de nos bouées côtières en dehors du havre de Halifax. Aussitôt qu'il lui fut possible de le faire, l'inspecteur partit à bord du *Newfield* pour faire des recherches. Il réussit à retrouver deux bouées automatiques et une bouée à cloche. Une autre bouée fut plus tard trouvée en dérive dans la baie de Fundy par la gabare américaine *Lilac*, qui la toua jusqu'à Portland. Cette bouée fut ensuite ramenée à Halifax par la goélette *Gasper Ambre.*

Plusieurs nouvelles bouées ont été posées sur la côte dans le cours de l'année dernière et sont très utiles. Voici la liste des accidents survenus dans le cours de l'année :

Bouée automatique de l'extérieur.

Fut entraînée par les glaces au mois d'avril. Fut trouvée, le 25 avril, à 2 milles au sud du phare de l'île à Betty, après avoir perdu son poids.

Bouée automatique de Sambro.

Le 29 décembre, on constata qu'une bouée posée le 5 décembre 1893 pour le service d'hiver avait disparu. On n'en a encore trouvé aucune trace, et l'on suppose qu'elle a coulé bas. La bouée qui avait été posée pour remplacer celle dont je viens de parler fut entraînée par les glaces au mois d'avril. Elle fut plus tard trouvée dans la baie de Fundy et touée jusqu'à Portland, Maine, par la gabare américaine *Lilac.* Elle fut ensuite ramenée à Halifax après avoir perdu ses amarres.

Le 6 novembre le gardien du phare de l'île à Bettey fit rapport que cette bouée était en dérive, et plus tard le steamer du gouvernement *Arcadia* la signala à environ 4 milles à l'ouest de l'endroit où elle avait été placée. On ne sait ce qu'elle est devenue.

Bouée automatique de l'île aux Œufs.

Fut entraînée par les glaces au mois d'avril. Fut trouvée par le *Newfield*, à 15 milles au sud de Sambro, après avoir perdu son poids.

Bouée automatique du havre d'Isaac.

Le 12 novembre 1894, le steamer du gouvernement *Arcadia* signala cette bouée au large du havre des Sauvages; elle était en dérive. On ne sait ce qu'elle est devenue.

Bouée-cloche des Sœurs.

Fut entraînée par les glaces au mois d'avril. Fut trouvée par le steamer *Bridgewater* à environ 15 milles à l'ouest de Sambro et touée jusqn'au havre de Moser, La Have. Fut ensuite ramenée par le *Newfield*, après avoir perdu son poids et sa chaîne.

Bouée automatique de Canso.

Le 7 janvier 1894, le *Newfield* constata que cette bouée avait disparu. On n'en a trouvé encore aucune trace. Elle a été probablement abordée et coulée bas par un navire.

Bouée à cloche de Port-Medway.

Dans le cours de l'hiver, cette bouée chavira et perdit sa cage ; elle a été depuis remplacée.

Bouée à cloche du rocher Brésil.

Fut trouvée en dérive par le *Newfield*, le 26 septembre, après avoir perdu 25 brasses de sa chaîne et son poids. Fut touée jusqu'à terre par des pêcheurs à qui l'on paya $20 pour leurs services.

Bouée du rocher Blond.

Fut trouvée en dérive par la goélette *A. C. Goreham* et touée jusqu'au havre de Wood. Fut ensuite ramenée par le *Newfield* après avoir perdu sa chaîne et son poids. Les frais de sauvetage, après quelque délai, ont été réglés comme suit : on a alloué $50 au propriétaire de la goélette et $10 à chacun des membres de l'équipage, qui se composait de 12 hommes.

BOUÉES ADDITIONNELLES ET CHANGEMENTS.

BOUÉES À SIFFLETS AU LARGE DE YARMOUTH.

Cap Fourchu.

Une bouée a été posée à une distance de cinq milles N.-O. par O. du phare du cap Fourchu dans 22 brasses d'eau.

Passe de Yarmouth.

Une bouée a été posée à une distance de 10 milles S.-O. par O. ½ O. du phare du cap Fourchu dans 34 brasses d'eau.

Elle est peinturée en noir et en blanc.

Ces deux bouées furent amarrées par le *Newfield*, le 25 décembre 1893. Elles sont très utiles pour les navires, surtout pour les steamers qui veulent entrer dans le havre de Yarmouth en temps de brume.

Bouée à cloche du Cap Breaker.

Le 1er juin dernier, une bouée à cloche fut amarrée dans 14 brasses d'eau à 4 milles E. S.-E. du milieu du haut-fond qui se trouve près du cap Breaker. Elle sert à indiquer la position de ce haut-fond et à guider les navires qui veulent, en temps de brume, entrer dans le havre de Canso en venant de la direction du sud. Cette bouée est très utile.

Tom Cod.

Une bouée-baril en fer a été posée pour indiquer le haut-fond dangereux qui se trouve au sud de l'île Verte, havre du Pays, comté de Guysboro'.

HAVRE DE HALIFAX.

Poule et Poulets.

Une bouée-espar, peinturée en rouge, a été amarrée au large du haut-fond Poule et Poulets. Ce haut-fond est dangereux pour les navires qui entrent dans l'anse du N.-O. où qui en sortent.

Plage de Meagher.

Une bouée-baril en fer sera posée, dans le cours de ce mois, au large du haut-fond qui se trouve au sud du phare de cette plage.

Bouée du haut-fond Lurcher.

La couleur de cette bouée a été changée. Elle porte maintenant des raies rouges et noires avec la lettre L. On l'a peinturée en blanc sur les côtés, afin qu'elle ne soit pas confondue avec la bouée à sifflet du cap Fourchu.

Ile de Sable.

Toutes les stations de cette île furent inspectées par le surintendant des feux, le 13 juin, et trouvées en bon état.

M. James Mckay, contremaître, et trois charpentiers furent chargés, dans le cours du mois de mai dernier, de se rendre à l'île pour faire certaines améliorations à l'île. Voici ce qui a été fait:

Extrémité est.

Grange.—Le bâtiment a été élevé d'un pied, un des côtés du toit a été recouvert de bardeaux, les murs ont été replanchéiés et voligés, les semelles, le plancher et les portes ont été renouvelés, les stalles ont été réparées.

Magasin d'huile.—Un nouveau magasin d'huile a été construit ; l'ancien magasin ne valait pas la peine d'être réparé.

Station n° 4.

Logis des matelots.—Le portique a été élevé et couvert de bardeaux.

Ecurie.—Un des côtés du toit a été recouvert de bardeaux.

Hangar à bateaux.—Le hangar à bateaux a été élevé de 3 pieds 6 pouces et un nouveau tramway a été construit pour transporter les bateaux sur la plage. De menues réparations ont été faites au bâtiment.

Station n° 3.

Ecurie.—Le toit a été couvert de bardeaux, une nouvelle semelle a été posée, le bâtiment a été planchéié et voligé à l'une de ses extrémités, le plancher a été en partie renouvelé, le niveau de la charpente a été élevé et les stalles ont été réparées.

Etable.—Le toit a été élevé et couvert de bardeaux d'un bout à l'autre.

Habitation.—Une nouvelle habitation a été construite près de l'emplacement de l'ancienne maison. Les dimensions sont de 22 x 28 pieds, avec cuisine et hangar de 14 x 24 pieds.

Station principale.—De menues réparations ont été faites aux bâtiments.

Abris pour les poneys.—Deux hangars ont été construits entre les stations n° 1 et n° 2.

Voici la liste des navires qui ont fait naufrage ou qui ont échoué dans le cours de l'année près de l'île de Sable, suivant les rapports transmis au ministère :—

12 janvier.—La goélette américaine *Robert J. Edwards*, de Gloucester, Bibber, capitaine, ayant à son bord une cargaison de hareng gelé, toucha du côté nord de l'île par un gros temps, et périt corps et biens. Les membres de l'équipage, qui se composait de sept hommes, se noyèrent tous.

27 mai.—Le steamer *Laleham*, de Newcastle, Scrivener, capitaine, qui avait à son bord une cargaison de bétail à destination du Hâvre, toucha du côté nord de l'île, près de la station n° 1, par un temps très brumeux, à 3.15 heures du matin. Le personnel de la station mit à la disposition de l'équipage des ancres à jet. Le steamer fut remis à flot à la marée haute et continua sa route.

30 juillet.—La barque *Nicosia*, de Saint-Jean, N.-B., Cole, capitaine, partie de Dublin pour se rendre à Saint-Jean, lège est, toucha du côte sud de l'île à 5 heures de l'après-midi, par un temps très brumeux. Tout l'équipage se sauva et fut conduit à Halifax à bord du *Newfield*. Les voiles et apparaux sauvés du naufrage furent transportés à Halifax et vendus à l'encan.

11 septembre.—Le steamer *Nerito*, parti de l'extrémité de Sunderland pour se rendre à Hampton-Roads (William Skipper, capitaine), toucha du côté sud de l'extrémité de la barre du N.-E., à 6.30 heures de l'avant-midi, par un temps très brumeux. Le bateau de sauvetage de l'île et des fusées porte-amarres furent mis à la disposition de l'équipage, mais comme on espérait pouvoir remettre le steamer à flot, le capitaine et les matelots restèrent à leurs postes. Le vapeur du gouvernement *Aberdeen* fût envoyé à l'île, le 18 septembre, pour secourir le *Nerito*. Le capitaine Knowlton, voyant qu'il ne pouvait approcher qu'à une distance d'un demi-mille du *Nerito*, dut abandonner la partie. Quelques-uns des bateaux du navire échoué et une partie de ses apparaux ont été transportés ici par le *Newfield* et ont été emmagasinés sur le quai du ministère de la marine et des pêcheries, où

ls resteront jusqu'à ce que le sort du *Nerito* soit décidé. Le 21 septembre, le capitaine du *Nerito* dut abandonner son navire. Il s'embarqua avec son équipage à bord du steamer *Lunenburg*, que M. Roche, l'agent de la compagnie à laquelle appartenait le *Nerito*, avait envoyé pour tâcher de le remettre à flot. La maison Merritt, de New-York, demanda et obtint la permissiou d'envoyer à l'île des appareils pour renflouer le *Nerito* et, dans le cas où ce serait impossible, pour le couler bas et en sauver les débris. On ne sait pas encore ce qu'est devenu le navire en question.

Chevaux sauvages.

Dans le cours du mois d'août, 51 chevaux furent expédiés à bord du *Newfield*; ils furent vendus à l'encan et rapportèrent $738.80. On se proposait d'en expédier d'autres, mais le temps ne le permit pas.

Airelles.

Dix barils d'airelles furent expédiés, et vendus ; il en reste à peu près 20 barils dont on n'a pas encore disposé. Le tout représente la récolte de cette année, et bien qu'elle soit plus abondante que celles des deux années précédentes, elle est encore bien au-dessous de la moyenne.

Ile Saint-Paul.

M. Samuel Campbell, l'ancien surintendant, fut suspendu le 9 novembre 1893, et M. Robert Muirhead, mécanicien de la station des signaux d'alarme, reçut instructions de le remplacer temporairement. Le 23 novembre 1893, on apprit que M. Muirhead s'était suicidé. M. John Campbell fut subséquemment nommé surintendant provisoire et M. Henry Kerr fut chargé de diriger le service des signaux d'alarme. Le 31 juillet dernier, le surintendant des phares tint une enquête officielle pour établir dans quelles circonstances M. Muirhead était mort, et dans son rapport il exprima l'opinion, basée sur les renseignements qu'il avait obtenus et sur sa connaissance personnelle du tempérament de M. Muirhead, que ce dernier s'était suicidé dans un moment de folie et de découragement. La famille de M. Muirhead et les membres du personnel de la station furent aussi de cette opinion.

Par arrêté du conseil en date du 5 octobre, M. John McLeod, de Big-Bank (*Grand Banc*), comté de Victoria, C.-B., fut nommé temporairement, à un salaire de $500 par année, surintendant de l'établissement de secours et mécanicien des signaux d'alarme. Il fut aussi autorisé à employer cinq hommes comme gardiens de feux, aides-mécaniciens et sauveteurs ; ces hommes devaient recevoir un salaire de $300 par année chacun, et leur choix devait être approuvé par l'agent ou le surintendant des phares. Le 27 septembre, M. McLeod, avec deux aides, fut installé sur l'île, et M. John Campbell, le surintendant intérimaire, partit pour Baddeck le jour suivant. M. Kerr fut chargé de mettre M. McLeod au courant du mécanisme des signaux. Il s'embarquera à bord du *Harlan* lors du prochain voyage de ce vapeur.

La maison de l'ancien mécanicien qui devait être agrandie ne l'a pas été ; M. Muirhead s'étant suicidé, comme je viens de le dire, la chose n'était plus nécessaire. Par suite de l'état instable des affaires sur l'île, la reconstruction de la cale de la station de feux du N.-E. a été retardée à l'année prochaine.

L'île a été inspectée d'un bout à l'autre, le 31 juillet dernier, par le surintendant des phares.

STATIONS DES BATEAUX DE SAUVETAGE.

Toutes les stations de bateaux de sauvetage de cette division ont été inspectées par M. Alfred Ogden, qui a transmis ses rapports directement au ministère, à Ottawa.

SIGNAUX DE BRUME.

Cap Race.

Une nouvelle cloison a été construite autour du réservoir, qui a été aussi réparé à l'intérieur. La grue a été réparée et une nouvelle cale de lancement a été construite. Deux réservoirs ont été calfatés. Le manomètre a été réparé. On a eu besoin de tuyaux de cheminée et d'un poêle. On a posé des barres à la fournaise. On s'est procuré une brouette en fer, une soupape de sûreté, un manomètre et un injecteur.

Cranberry-Head.

La chaudière à vapeur a subi diverses réparations.

Scattarie.

On a eu besoin de 2 soupapes de détent

Ile des Airelles.

La chaudière à vapeur a subi diverses réparations.

Ile de la Croix.

La chaudière à vapeur a été réparée.

Cap Roseway.

Diverses réparations ont été faites.

Ile aux Phoques.

La chaudière à vapeur a été couverte de ciment d'asbeste et réparée.

Ile aux Eglantiers (Brier Island).

La chaudière à vapeur a été couverte de ciment d'asbeste. On a eu besoin d'un graisseur.

Pointe Prim.

L'une des chaudières a été réparée. Le bâtiment a été peinturé.

Cap d'Or.

Un nouveau charbonnier a été construit au débarcadère de l'anse du Fer-à-Cheval et un soufflet a été posé à la chaudière. On a eu besoin d'un tuyau d'aspiration. Le charbonnier de la station des signaux a été réparée.

DIVISION DES PHARES DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cette division comprend tous les phares et les autres aides pour la navigation qui se trouvent dans les limites de cette province. Les grandes bouées entretenues par le gouvernement dans la baie de Fundy, sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, sont avitaillées par le steamer *Lansdowne* sous la direction de l'agent du Nouveau-Brunswick, mais sont sous tous autres rapports sous le contrôle de l'agent de la Nouvelle-Ecosse.

Mr J. H. Harding est l'agent du ministère à Saint-Jean. Il y a dans l'agence 94 phares et 3 signaux de brume sous la charge de 88 gardiens et 12 mécaniciens, qui dirigent en même temps les phares et les signaux et qui ont 10 aides sous leurs ordres, soit 113 employés en tout dans l'agence.

RÉPARATIONS AUX STATIONS.

Feu d'Anderson.

Une nouvelle fenêtre a été pratiquée dans la tour pour augmenter l'arc dans lequel le feu est visible.

Feu du havre au Castor.

Un nouveau bateau a été construit pour cette station par M. John Woodley, au prix de $48.36. On a acheté de nouvelles lampes en cuivre, qui ont coûté $25.88.

Feu de l'île Bliss.

Le phare et ses dépendances ont été peinturés et les clôtures blanchies à la chaux. Le gardien a construit un petit hangar qui servira à abriter son bateau. Deux semelles ont été posées sous le hangar d'huile par le gardien.

Signal de brume de l'île du Gros Canard.

Le gardien a construit un portique de 10 x 7 pieds. L'habitation, la chambre des machines et les dépendances ont été peinturées. Une nouvelle grue et deux réservoirs ont été construits par M. Ross, charpentier du steamer *Lansdowne*. La chaudière a été pourvue de nouveaux tubes.

Les tubes de la chaudière de cette station ne durent qu'environ 4 mois, vu que l'eau contient des acides. Il faudra renouveler la chaudière en question et se servir de tubes en cuivre.

Feu du cap Spencer.

Le phare a été peinturé à l'intérieur. Le gardien a déblayé un demi-arpent de terrain. On a alloué $75 pour réparer le chemin principal; les réparations ont été faites sous la direction du gardien de phare. Une allocation annuelle de $10 a été accordée pour tenir le chemin principal en bon état.

Phare de Clifton.

Le gardien a peinturé le haut de la lanterne à l'intérieur et à l'extérieur ; il a aussi réparé la couverture des lanternes. Le nom de ce feu a été officiellement changé

en celui de "Stonehaven". Comme le bureau de poste de Clifton se trouve à quelque distance du phare de cette station et qu'un nouveau bureau de poste appelé "Stonehaven" a été établi dans les environs, l'ancien nom du phare en question prêtait à la confusion.

Feu et signal d'alarme d'Escuminac.

Les bâtiments ont été peinturés et badigeonnés par le gardien et un nouveau plancher a été posé. Le puits qui alimente l'habitation a été réparé et une nouvelle clôture a été érigée par le gardien.

Feu de la pointe Fanjoy.

Un plan du terrain dont on a besoin a été préparé par M. Starkey et transmis à Ottawa. Le ministère se propose d'exproprier le terrain, qui a été mesuré pour y établir un phare.

Rocher Gannet.

Vers le 10 novembre 1894, on doit remplacer le canon de brume que l'on tirait jusqu'ici toutes les heures par des cartouches de fulmi-coton qui feront explosion toutes les vingt minutes.

Les explosions auront lieu sur une grue qui sera érigée près du phare. Les détonations seront plus fortes avec les cartouches de coton-poudre qu'avec le canon employé jusqu'aujourd'hui.

Jusqu'à ce que la provision de poudre de cette station soit épuisée, le canon sera encore tiré de temps à autre, mais lorsqu'on s'en servira on le tirera toutes les 20 minutes au lieu de toutes les heures, comme auparavant.

Feu de l'île à la Meule.

Les bâtiments ont été peinturés et blanchis à la chaux. Un tuyau a été posé pour conduire l'eau de l'ancien réservoir au nouveau bâtiment des machines. Les clôtures ont été blanchies à la chaux et un nouveau trottoir conduisant de la maison au phare, au bâtiment des machines et aux dépendances a été posé.

Feu du lac de l'Oie.

On a acheté de nouvelles lampes en cuivre au prix de $16.55. La somme de $5 a été payée à M. William Marks pour travaux d'arpentage.

Signal de brume de Grand-Manan.

Les tubes de la chaudière ont été renouvelés. Le réservoir a été réparé par M. George Griffin au prix de $11.25. Les ouvrages suivants ont été faits par le gardien :—

L'habitation a été peinturée et badigeonnée; le toit en a été réparé. Le trottoir autour de l'habitation a été réparé. Le chemin conduisant aux glissoires à houille a été réparé. Le trottoir conduisant au bâtiment du signal d'alarme a été réparé. Le bâtiment du signal d'alarme a été blanchi à la chaux à l'intérieur; toutes les portes, tous les châssis et tous les volets ont été peinturés. Les chaudières, les machines et

tous les tuyaux ont été peinturés. Le charbonnier et le petit bâtiment y attenant ont été blanchis à la chaux. Le toit du charbonnier a été réparé. Le plancher du bâtiment du sifflet a été en partie renouvelé. Les balustrades ont été réparées. Un des tuyaux à eau a été réparé avec du ciment.

Des réparations importantes ont été faites à cette station par MM. D. W. Clark et Fils, de Carleton ; elles ont coûté $825.59. Les travaux comprennent la construction d'une glissoire qui sert à transporter la houille du sommet de la côte au charbonnier; on a enlevé le dessus de la fondation; un nouveau caisson a été construit autour de la fondation du charbonnier; on a érigé un charbonnier de 26 x 16 pieds, avec poteaux de 14 pieds; on a pratiqué un chemin de passage long de 10 pieds entre le charbonnier et le bâtiment du sifflet; la terre accumulée autour des semelles du bâtiment du sifflet a été enlevée, de nouvelles semelles ont été posées sous les deux côtés du bâtiment, et une plate-forme en planches a été établie tout autour du bâtiment pour protéger les semelles; le lattis a été réparé, de nouvelles semelles ont été posées sous l'habitation, et une nouvelle plate-forme a été établie du côté sud de l'habitation.

L'agent a fait rapport qu'un des réservoirs était en très mauvais état, et que d'ici à quelques années il faudra faire encore d'autres réparations au bâtiment du sifflet.

Feu et signal de brume de Head-Harbour.

Le phare a été peinturé par le gardien. Le charbonnier attenant au bâtiment du sifflet a été blindé, et le bâtiment peinturé à l'intérieur et à l'extérieur. Les dépendances ont été réparées et blanchies à la chaux.

Signal de brume de la Tête.

Dans le cours des mois de juillet et d'août le toit des bâtiments fut peinturé et les dépendances furent blanchies à la chaux.

Le côté sud du bâtiment des machines, qui se trouve exposé à la mer, étant en mauvais état, il a été peinturé dans le cours du mois de septembre. Toutes les autres parties des bâtiments sont en bon état et n'auront pas besoin d'être peinturées pendant l'été de 1895.

Au mois d'octobre, une plate-forme et des marches furent établies sur le devant de l'habitation. C'est une amélioration importante. Dans le cours du même mois, un nouveau mur en pierre fut érigé sous la cuisine au prix de $10. C'est encore une amélioration dont le besoin se faisait beaucoup sentir.

Les chaudières ont été nettoyées et éprouvées à diverses reprises; un tube de la chaudière principale a été réparé.

Phare flottant "Jennie".

Les réparations à ce phare flottant ont été faites à l'entreprise, conformément au cahier de charges suivant:—

Cahier des charges.

Calfatage.—Le pont devra être calfaté à l'avant et à l'arrière; le fond du navire devra être réparé et calfaté partout où ce sera nécessaire; enfin le tout devra être goudronné avec soin.

Raclage et nettoyage.—Toutes les surfaces des coutures goudronnées qui présenteront des gerçures et qui ne pourront pour une raison ou pour une autre être peinturées, devront être raclées et nettoyées avec soin.

Peinture.—Le navire doit être peinturé de la ligne de l'eau jusqu'à la barre d'appui inclusivement, deux bonnes couches, de la même couleur que précédemment; aussi toute la carène avec une bonne couche de la meilleure peinture cuivrée. Les œuvres mortes et tout le pontage, les chambres et les parties déjà peintes doivent recevoir deux couches de peinture semblable à celle qui existait auparavant.

Gréement.—Le gréement doit être goudronné avec le goudron de Stockholme ou autre approuvé.

Ancrage.—Une jas d'ancre doit être fourni.

Lanternes.—Quatre lanternes doivent être convenablement réparées.

Le tout doit être fait sur l'inspection et à la satisfaction du gardien.

L'entrepreneur fournira tous les matériaux et la main-d'œuvre.

Voici les noms de ceux qui ont soumissionné :—

R. R. Call, $195.00. John Robertson, jeune, $200.00. M. Bannon, $235.00. John Ferguson, $240.00.

Le plus bas soumissionnaire, Mr R. R. Call a été accepté, et l'ouvrage a été conduit d'une manière satisfaisante.

Feu et alarme de l'île au Phoque Machias.

De nouveau tubes ont été posés à la chaudière et diverses réparations faites à la machine et à la chaudière. Les phares ont été peinturés, et le gouvernement a accordé $50.00 pour cette fin.

Le tramway qui sert à transporter le combustible dans le hangar au charbon a été réparé par D. W. Clark et Fils, de Carleton, à l'entreprise, au coût de $250.00, depuis le hangar du bateau jusqu'au hangar à la houille. Pendant que les hommes étaient dans l'île, le gardien a fait réparer le reste du tramway dupuis le hangar à houille jusqu'au niveau des eaux basses, au coût de $25.50.

Feu et sifflet de brume de Miscou.

La soumission de M. John Heron de fournir 25 cordes de bois à $3.00 la corde a été acceptée par le département. Un nouvel appareil tournant a été placé dans le phare le printemps dernier, et le feu qui était fixe a été changé en feu tournant.

Feu de l'île Musquash.

Une nouvelle tour fut élevée par M. John. A. Jones, au prix de $337.50.

Feu de l'île du Milieu.

Une petite construction de 19 x 12½ a été érigée à cette station par le gardien dans le cours de l'année. Le gardien fait rapport qu'elle a coûté $50.34. Le ministère avait permis une dépense de $14.00.

Feu de la Pointe du Nègre.

Des réparations ont été faites à la tour au coût de $16. Une somme de $10.50 a été payée pour main-d'œuvre à aider au gardien à peinturer le phare.

Passe de Néguac.

On a discontinué le feu de la balise d'avant à cette station, à cause du changement qui s'est fait dans le chenal, de sorte que ce feu ne pouvait plus indiquer un passage assuré sur la barre. Le feu principal en arrière a été continué comme feu côtier pour indiquer la position de la passe.

Sifflet de brume de l'île des Perdrix.

On a placé un tuyau entre la boîte à fumée de la chaudière à l'ouest et la cheminée en brique; on a aussi réparé la roue qui fait fonctionner l'appareil—c'est l'appareil qui fait fonctionner le sifflet d'alarme. Les chaudières ont été peintes ce printemps.

Feu de l'île du Portage.

Un bateau neuf a été construit pour cette station par Edouard Thibodeau, au coût de $45.

Feu et sifflet d'alarme de la Pointe Lepréau.

Le chemin qui conduit au débarcadère du gouvernement à l'anse Thompson a été réparé. Le gardien a fait un trottoir neuf autour du logement ainsi qu'au phare. Un nouveau mât de signaux a été érigé. On a placé de nouveaux tubes dans la chaudière. Plusieurs nouvelles pièces de machines ont été achetées de la *Truro Foundry Co.*, qui ont coûté $75.65, et qui ont été mises en place par le mécanicien et son fils.

Feu de Passamaquoddy.

Les deux débarcadères ont été réparés, toute la pierre servant de lest ayant été enlevée. Une grande partie de l'ancienne terrasse a été enlevée et renouvelée. L'intérieur du bâtiment a été peinturé, et le hangar au bois et au charbon blanchi à la chaux.

Quaco.

Le phare, le bâtiment du sifflet de brume, ainsi que le hangar à l'huile, ont été peinturés, et les autres bâtiments blanchis à la chaux. La chaudière a été réparée, et de nouveaux tubes y ont été placés.

Feu de Tracadie-Sud.

Des réparations qui ont coûté $111.50 ont été faites dans le cours de l'année par M. William Ferguson.

Feu de Swallow-Tail.

Le débarcadère et la plate-forme ont été réparés. M. Ross, avec l'aide du gardien, a placé de nouvelles marches dans la falaise. On a fait un nouveau trottoir au phare Le phare, le logement et le mât du pavillon ont été peinturés.

Feu de Saint-André.

Les réparations suivantes ont été faites dans le cours de l'année :—

La partie centre du quai a été réparée depuis la grève jusqu'au sommet. Les pilotis du côté sud-est ont été renouvelés.

La maison principale et la cuisine ont été redressées, et une nouvelle plate-forme placée. Deux soles ont été placées en dessous du garde-manger. On a refait le tambour à la porte de la cuisine. Les gouttières de la maison ont été réparées, et des marches faites pour le phare, le logement et le tambour.

Feu de Spruce-Point.

Une nouvelle culée a été construite à cette station et de nouveaux seuils placés en dessous du phare ; une nouvelle plate-forme a aussi été posée au coût de $30.00.

Feu de Southern Wolf.

Toutes les réparations nécessaires ont été faites par le gardien. Un relevé et un plan du terrain occupé pour le phare ont été faits au prix de $36.95.

Feu de l'île Sheldrake.

On a posé un nouveau plancher au phare de la balise est ; l'échelle et le toit ont ont été réparés.

Feu de la passe de Tracadie.

Les changements suivants ont été faits à cette station dans le cours des années 1893-94 :—

Le feu de la tour et de la balise du phare a été déplacé du côté nord de la passe, et mis en alignement avec l'entrée extérieure sur la barre ; mais par suite du déplacement du chenal il a fallu se dispenser du feu de la balise, en alignement avec le feu de la tour du côté sud de la passe, et mettre des lumières blanches en alignement avec le chenal, à l'entrée extérieure, du côté nord de la passe, sur une étroite lisière de la grève. Le feu principal du côté sud a été continué comme feu côtier. Les travaux ont été faits par Mr J. R. Young, au coût de $25.

Le feu d'avant du nouvel alignement, qui a été mis en opération le 29 août 1894, est un feu blanc fixe, provenant d'une lanterne hissée au haut d'un mât, et il y a un petit hangar au bas peinturé en blanc. L'élévation en est de 30 pieds au-dessus du sol. Il est à 35 pieds du niveau des eaux hautes, et doit être visible à 7 milles.

Les deux lumières doivent être visibles par un temps clair entre les orientations du S.-O. par N. au N. N.-E.

Les bâtiments qui entrent dans la passe doivent avoir deux lumières en alignement, et prendre une direction N.N.O. jusque près de la 3e bouée rouge, ou jusqu'à ce que la tour du phare principal du côté sud de la passe se trouve dans la direction O.S.O. ; alors pointer sur ce feu, et après l'avoir passé, le quittant par bâbord, ils eront dans le chenal principal, en dedans du rivage du sud, et hors de danger.

Le feu d'atterrage de William.

Le mât près de la sortie du quai public, lequel portait un feu, a été emporté par la crue des eaux du printemps. Ensuite il a été placé un peu plus en arrière, à 139 pieds de l'extrémité du large du quai, et on en a donné avis aux marins. Une lumière temporaire y a été placée pour le temps des réparations.

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Cette division est sous le contrôle de M. Artemas Lord, l'agent du ministère à Charlottetown ; elle comprend 55 feux et 35 stations et 1 cornet de brume à vapeur, sous les soins de 41 gardiens. Il y a 3 bouées à sifflet automatique et 1 bouée-cloche dans cette agence. La plupart des feux sont situés sur des caps et servent aux fins générales de la navigation ; les autres sont des feux de port principalement à l'usage des pêcheurs. 35 havres de la province sont balisés, à l'entreprise, par le ministère, et les bouées sont sous le contrôle général de l'agent.

Comme d'habitude, les feux ont été visités dans le cours de la saison d'été par l'agent, à bord de la goélette fédérale *Prince-Edward*, qui a distribué en même temps les approvisionnements des phares. L'agent fait rapport que tout se tient en bon ordre, mais remarque que les stations devraient être revues à différents intervalles durant l'année.

NOUVELLE AIDE À LA NAVIGATION.

Autres feux d'alignement au havre de Crapaud.

Trois feux d'alignement en sus des deux autres maintenus dans le havre de Crapaud ont été mis en opération le 15 juin 1894.

1. Un de ces feux est placé sur la côte sud de Paul Bluff, à l'ouest du chenal dragué partant du mouillage aux quais.

Le feu est une lumière catoptrique fixe rouge vue d'une lanterne élevée sur un mât. Il est à environ 30 pieds du niveau de l'eau haute, et peut être vu de trois milles environ de chaque côté de l'alignement. Le mât s'élève d'une tour carrée avec couverture, et au sommet du mât est une balise triangulaire, le tout peinturé en blanc.

2. Un autre feu devant servir de lumière d'arrière d'un alignement avec celui ci-dessus décrit, tous deux devant être connus comme "Alignement Wright", est placé sur la ferme de Mr L. Charles Wright, à 150 pieds au sud de sa demeure, au coin d'un verger. Il est à une distance d'environ 3½ encâblures N. O. ¼ N. du premier feu de Paul Bluff. Il consiste en une lumière rouge fixe catoptrique, élevée d'environ 50 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute, et peut être vu de 3 milles environ de chaque côté de l'alignement.

La bâtisse est une tour carrée en bois, ouverte, dont le côté qui fait face à l'alignement est peint en blanc, et surmontée d'une lanterne peinte en rouge. La hauteur de la bâtisse, de la terre au sommet, est d'environ 27 pieds.

3, Le troisième de ces feux est placé sur le quai Palmer, de telle sorte que, en alignement avec la première lumière du vieil alignement près de l'entrée du nord du

pont, il conduit à la bouée noire à l'entrée de la tranchée située entre le mouillage et les quais, et dans cette tranchée dans une direction N. N. E.

Il consiste en une lumière catoptrique rouge fixe, vue d'une lanterne fixée à un poteau à une élévation de dix pieds au-dessus du niveau de l'eau haute, et visible à deux milles sur la ligne d'alignement.

Afin d'entrer dans le havre de Crapaud par le détroit de Northumberland, les navires doivent aligner les deux vieilles lumières (qui porteront dorénavant le nom de "Alignement Leard", et qui toutes deux sont blanches) et suivre une course nord jusqu'à ce que les deux lumières de Wright soient en ligne, alors ils devront suivre cet alignement N. O. ¼ N. jusqu'à ce que la lumière rouge du quai Palmer s'aligne avec la première de l'alignement Leard. Ils devront tenir ces deux lumières alignées partant de la bouée noire qui se trouve à l'entrée jusqu'à la tranchée, et tout le long de celle-ci jusqu'aux quais, N. N. E. Cependant, les étrangers entrant pendant la nuit sont conseillés d'ancrer dans le chemin à cette pointe tournante décrite près de la bouée noire, vu qu'ils seront là dans un bon mouillage, en dedans de la relâche des bancs de Tryon, tandis qu'il est dangereux d'atteindre la tranchée durant la nuit.

Ces feux furent posés sous la surveillance spéciale de l'agent, et le posage a coûté $61.78.

La bouée à signal du cap Nord.

Une bouée à signal a été amarrée dans 9 brasses, à 2 milles N.-E. par N. du phare du cap Nord, à l'extrémité nord de l'Ile du Prince-Edouard.

C'est une bouée à signal automatique de Courtney, de première classe, du modèle ordinaire, en forme de cône, peinte en rouge, et ces lettres-ci "North Cape Reef" peintes en blanc. Elle est surmontée par un sifflet de 10 pouces, qui est mis en opération par le mouvement que donnent les vagues à la bouée.

RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS DANS LES STATIONS EN EXISTENCE.

Sea Cow Head.

Une lanterne nettoyée en dedans et entièrement examinée et peinte, une nouvelle cheminée à la cuisine de la maison, pose des contrevents à sept fenêtres, et toutes les vitres des châssis mastiquées. Coût, $49.92.

Indian Point.

A cause de la détérioration du revêtement, toute la partie basse du bâtiment du phare a été dépouillée de ses chevrons et couverte de feutre goudronné et de bardeaux de cèdre XXX. Toute la tour a reçu deux couches de peinture. Des châssis doubles ont été placés à toutes les fenêtres de la tour. La partie nord du brise-lames a été revêtue de moises juxtaposées, et l'on a remplacé les parties avariées des pièces de charpente. Les coins ont été renforcés par des bandes de fer. Entre les caissons en fer et le brise-lames, l'intervalle a été rempli au moyen de branchages et de pierres, et la station a été mise en ordre parfait par H. P. Woods, en vertu d'un contrat. Coût, $320; la peinture et l'huile ont été fournies par le ministère.

On a enlevé l'ancienne peinture, laquelle a été remplacée par une nouvelle couche à l'intérieur de la lanterne, sous la surveillance du gardien du phare.

Feu d'alignement à l'intérieur de Miminegash.

On a remis en place les poteaux de fondation et l'espace en dessous a été rempli de branchages, d'argile et de pierre.

Ouvrage exécuté par W. P. Callagham, le gardien; coût, $13.

Feu d'alignement à l'extérieur de Miminegash.

La colline de sable sur laquelle cette lumière était placée a été considérablement endommagée par les tempêtes, et l'on y a placé des broutilles et du gravier pour remplacer le sable enlevé et remplir l'ouverture; ouvrage fait par le gardien Norbert Casey. Coût, $5.

cap Nord.

L'appareil tournant ne fonctionnant plus, toute la lanterne a été envoyée à la boutique du département par voie ferrée pendant l'hiver de 1893-94, et entièrement réparée par M. Walsh. La partie inférieure de l'arbre de couche a été tournée de nouveau et rajustée par MM. McKinnon et McLean, qui ont aussi fondu et ajouté au tambour une nouvelle roue dentée. On a payé à McKinnon et McLean $24.12. On a réparé la cheminée de la maison. Coût total, $39.77.

Tignish.

Le phare a reçu deux couches de peinture et l'appartement de la lanterne a été réparé; la peinture et les réparations faites à la tour par le charpentier ont coûté $19.90.

Ile de Sable.

A cette station on a fait diverses petites réparations. La tour et la maison ont été peinturées à neuf. Coût, $22.

Par suite d'une trouée considérable faite dans la protection en fascines sur le côté de l'île faisant face à la mer, on a demandé des soumissions, et contrat a été passé avec J. P. Cunningham aux fins de réparer le dommage, pour un montant de $169; la surveillance des travaux à faire en vertu de ce contrat a coûté $14, soit une dépense totale de $205 pour les réparations à cette station.

Petit Chenal.

Par suite d'un changement survenu dans le chenal, la lumière d'avant a été changée de place.

Alignement de Darnley.

Les brûleurs Columbia, dont on s'était servi d'abord à cette station, ont été remplacés à la dernière saison par des brûleurs à large mêche plate, changement fait par M. Walsh.

Ile au Poisson.

Par suite d'une trouée faite dans le sable au rivage nord de Darnley, la lumière d'avant a été changée de place pour indiquer le nouveau chenal. L'ouvrage a été fait par M. Thomson, maître du havre à Malpèque, et a coûté $30.

New-London.

Par suite du bris d'une cheminée dans la tour principale de la lanterne, les lampes ont pris feu avant que le gardien, qui dormait dans la chambre immédiatement au-dessous de la lanterne, eut pu éteindre le feu, et tout l'appareil a été détruit. La tour, cependant, a échappé à une destruction totale, grâce à la bravoure et à l'énergie du gardien, le capitaine George McKenzie, qui est entré dans la chambre de la lanterne, toute remplie d'huile brûlante, et réussit, seul, à éteindre le feu.

M. Walsh y a placé un nouvel appareil complet. La lanterne a été nettoyée et repeinte par P. McMahon. Coût de l'ouvrage et pension, $6.30.

Rustico Nord.

A cette station on a fait de légères réparations à la plate-forme et à la cheminée de la cuisine, au coût de $11.12

Alignement de Covehead.

A la demande des pêcheurs de ce havre, la tour du feu d'en arrière située sur la Pointe-Noire a été amenée au rivage. On a construit un nouveau pilier pour recevoir la tour du feu d'en avant, et on y a ajouté une quantité de broussailles et de pierres. Les deux feux se trouvent sur le rivage, sur le côté ouest du havre. Coût du changement, $85.84.

Tracadie.

La tour portant le feu d'arrière à Tracadie, à l'entrée ouest de la baie de Tracadie, sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard, golfe Saint-Laurent, a été remplacée par une nouvelle tour portant la lumière qui a servi dès le commencement de la navigation en 1894.

La nouvelle tour est carrée et construite en bois; elle est peinte en blanc. La partie supérieure de cette construction de forme conique porte la lanterne. Depuis le sol jusqu'à la partie supérieure du ventilateur la hauteur est de 28 pieds.

La lumière est rouge fixe catoptrique. Elle est à 32 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et devrait être visible à une distance de 8 milles en suivant l'alignement et dans une direction nord-ouest le long de la côte.

La tour s'élève sur le rivage en gravier, près de l'emplacement de celle qu'elle remplace, à 1,200 pieds S.S.O. du feu d'alignement d'en avant, mais cette course, ainsi que la distance, peuvent être changées en tout temps sans qu'il en soit donné avis, par suite de la condition mobile du chenal.

Ce travail a été fait en vertu d'un contrat accordé à M. James Hendrahan, au coût de $220.

On a offert à l'enchère publique la vieille tour, mais l'offre la plus élevée n'étant que de $4.50 on l'a retiré de la vente, et elle a été ensuite vendue au gardien pour une somme de $8, le département s'étant réservé les grandes glaces.

Iles Boisées.

On a enlevé la partie de la cheminée au-dessus du toit et on l'a rebâtie; on a construit une nouvelle clôture en poteaux et lisses, et on a donné deux couches de

peinture à toute la tour ainsi qu'à la maison, au coût de (non compris la peinture et l'huile) de $73.44; une partie de cette dépense paraîtra dans les comptes de 1894-95.

Cap à l'Ours.

MM. Chanteloup ont fourni un nouveau tambour ainsi qu'une roue dentée pour l'appareil d'horlogerie. La toiture de la maison a été recouverte en bardeaux, on a agrandi le hangar en bois, et fait diverses réparations de charpentier, au coût total de $73.16.

Georgetown.

On a dépensé $150 pour acquérir l'emplacement et le droit de passage en rapport avec les feux d'alignement.

Pointe de l'Est.

On a ajouté des tuyaux au sifflet d'alarme ainsi que des pièces de mécanisme, en cas d'accident à la machine. La machine a été examinée et deux nouveaux tubes posés par l'aide-gardien, M. Bugi.

Le puits attaché à cette station ne donnant pas satisfaction, on a requis les services d'ouvriers puisatiers et le puits a été nettoyé, la partie forée à aussi été nettoyée, et l'on a ainsi obtenu le volume d'eau nécessaire pour l'usage de la station.

On a fait quelques légères réparations à l'appareil d'éclairage.

Dépenses totales pour les réparations, $48.05.

Souris-Est.

Le mât et la hutte à l'extrémité du brise-lames de Souris ont été enlevés par la même tempête qui a enlevé 200 pieds du brise-lames. Le coût des réparations d'un nouveau mât, etc., a été de $48.34.

La lanterne ayant été totalement détruite, M. Walsh en a fait une nouvelle. Dans l'intervalle et dès que le nouveau mât a été mis en place et étançonné, on a maintenu une lumière au moyen d'une lanterne à lentille en verre coulé.

Les fenêtres et les portes de la demeure reliée à la tour principale ont été réparées; coût: $7.

Par suite de l'ouverture dans le brise-lames, il a fallu procurer au gardien un nouveau bateau, lequel a été fait par Mr J. S. Rogers, moyennant une somme de $22.50. Total de la dépense à cette station, $80.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Cette division comprend toutes les eaux canadiennes de la côte du Pacifique, et est sous le contrôle du capitaine James Gaudin, agent du département à Victoria, lequel agit aussi comme inspecteur des phares.

Il y a dans cette province treize phares, à cinq desquels il y a des sifflets de brume à vapeur et à trois autres des cloches mues par des machines. Il y a aussi

deux lumières à lanternes sur des phares piliers dans le havre de Victoria, et une semblable lumière ainsi qu'une bouée lumineuse dans le havre de Nanaïmo. Ces feux sont sous les soins de 15 gardiens, dont quelques-uns paient des aides à même leur salaire.

Le vapeur fédéral *Quadra*, commandé par le capitaine J. D. Walbran, a desservi pendant le dernière saison ces phares et mis les bouées en place.

NOUVEAUX SECOURS À LA NAVIGATION ET PERFECTIONNEMENTS APPORTÉS DANS LE SYSTÈME ACTUEL.

Ile de l'Entrée.

L'érection d'un bâtiment à cette station destiné au sifflet de brume a été dûment complétée par l'entrepreneur aux conditions expliquées dans le rapport de l'année dernière, et le sifflet de brume a été mis en opération le 8 septembre dernier.

Le sifflet est mis en opération par la vapeur et l'air comprimé, et se fait entendre 8 secondes à chaque intervalle de 45 secondes. Les appareils sont doubles, de sorte que dans le cas où l'un d'entre eux ne fonctionnerait pas on pourrait se servir de l'autre.

Le bâtiment du sifflet de brume est un pavillon carré en bois, peinturé en blanc, avec un toit couleur foncée ; il est situé à l'est et tout près du fort. Les sifflets sont tournés vers le N.-E., et sont élevés à 20 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute ; en arrière du bâtiment il y a une construction pour un réservoir d'eau ; elle est peinte en blanc. La dépense encourue pour l'établissement de ce sifflet d'alarme s'est élevée à $5,135.99.

Havre de Victoria.

Les 2 bouées à plate-forme portant des lumières dans le havre de Victoria, savoir: l'une à l'extérieur de Shoal-Point et l'autre sur Pin-Rock, ont été enlevées l'année dernière et remplacées par un groupe de 3 lumières sur piliers. La lanterne jusqu'ici attachée à la charpente au-dessus de la bouée se trouve maintenant au sommet des piliers, et l'on a raison de croire que vu la grande stabilité des piliers les lumières rendront plus de service que lorsqu'elles étaient sur des bouées. Le phare de Shoal-Point est peinturé en rouge et la lumière est rouge fixe ; celui de Pin-Rock est noir et la lumière est blanche fixe.

PRINCIPALES RÉPARATIONS AUX STATIONS.

Cap Beale.

Après avoir été renouvelé, l'appareil rotataire n'a pas bien fonctionné; en novembre dernier le mécanicien du *Quadra* l'a réparé, et depuis il fonctionne bien. Au printemps dernier on a fait quelques réparations ; la maison de la tour et ses dépendances ont été repeintes, la clôture autour de la maison, renversée l'hiver dernier, a été remplacée, et le sentier conduisant à Bemfield Creek a été débarrassé des broussailles et des arbres renversés.

Carmanah.

Les arbres qui mettaient le phare en danger ont été coupés l'automne dernier. L'équipage du *Quadra* a nettoyé les abords du débarcadère, en enlevant des roches

détachées. La bâtisse entière a reçu une nouvelle couche de peinture et de nouveaux rails ont été placés sur le chemin de fer.

Race Rocks.

Une autre chaudière a été jointe à la machine au coût de $325. Un nouveau hangar fut construit pour remplacer le vieux, qui a été réduit en pièces par le vent l'hiver dernier, et la cale a été remplacée par une nouvelle.

Pour remplacer celui qui a été volé en novembre dernier, on a construit un nouveau bateau dont le coût fut de $128.

Fisgard.

Le toit de la maison et le plâtrage ont été renouvelés au prix de $50. On a aussi construit un nouveau hangar pour le charbon l'automne dernier.

Ile de la Découverte.

Les châssis doubles ont été posés, des fuites dans le haut de la tour ont été bouchées. Toute la bâtisse a été repeinturée, une nouvelle cale a été construite.

Active Pass.

Le sifflet de brume à cette station, en opération depuis le 15 octobre dernier, est regardé comme très utile aux marins naviguant le golfe de Géorgie. A part le coût de la réparation du réservoir, $120, aucune dépense n'a été encourue.

Pointe Atkinson.

Une autre chambre a été construite pour l'utilité du gardien. Un nouveau magasin d'huile a été construit à la place de l'ancien, qui était presque pourri. Le coût total est de $325.

Pointe Brockton.

Un nouveau hangar à bateau a été construit au coût de $45.

Ile de l'Entrée.

Le toit de la maison a été recouvert en bardeau ; les fenêtres de la tour ont été nettoyées à neuf et mises à l'épreuve de la température, et une partie de l'intérieur a été crépie à neuf; le tout est maintenant en bon ordre. Ces travaux ont été faits à l'entreprise.

BOUÉES ET BALISES.

Havre de Victoria.

Un groupe de 3 balises reliées entre elles ont pris la place des bouées n°s 1 et 3, desquelles les lumières sont vues comme expliqué ci-dessus. Un nouveau bateau et un hangar ont été fournis au coût de $120. Toutes les bouées du havre ont été examinées et peintes à neuf.

Havre de Nanaïmo.

Un groupe de 3 balises a pris la place de la bouée centrale. Le *Quadra* a essayé de poser un groupe au large de la pointe Gallows; mais vu la nature rocheuse du lit, il n'a pas réussi. Les bouées du havre ont toutes été repeintes et examinées.

Récif Brotchie.

L'épave du steamer *San Petro* demeure encore sur ce récif après maints efforts pour le faire flotter. Aucune action n'a été tentée par les propriétaires pour l'enlever depuis l'insuccès de l'automne dernier.

Balise de Zero Rock.

Une balise de maçonnerie peinte en noir, ayant 13 pieds de diamètre à la base et 9 au sommet, s'élevant à 13 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes; du milieu de la maçonnerie s'élève un mât de 15 pieds de haut auquel est attaché un ouvrage en tringle ayant la forme d'un triangle avec l'une des pointes tournées en haut et construit par l'équipage du *Quadra*, au coût de $325.

Balise des récifs de Kelp.

Ce secours utile à la navigation a résisté aux tempêtes de l'hiver dernier, et n'a été avarié en aucune manière.

Bouées de la rivière Fraser.

Cette partie du service est faite par le bateau *Samson*. Une dépense de $100 a été encourue pour sauver ces 4 bouées, qui ont dérivé vers le nord dans le golfe de Géorgie durant les crues de juin dernier. Toutes les bouées ont été fixées de nouveau.

Balises du banc de l'Esturgeon.

Ces secours utiles à la navigation sont en bon état et ont résisté aux tempêtes de l'hiver dernier sans broncher. Une nouvelle balise doit être fixée près de l'entrée du vieux chenal du sud, où une langue de terre s'avance dans la mer.

La bouée à cloche a été enlevée, complètement nettoyée, peinte, et remise dans la même position.

Pointe des Récifs, île Cortez.

Une nouvelle bouée-baril en acier de 5 pieds a été placée sur cette pointe au printemps; elle est grandement appréciée par les navigateurs qui passent par ce chenal.

Les bouées et balises de Baynes-Sound n'ont pas encore été visitées cette année; mais le capitaine du *Quadra* nous dit qu'elles sont en bonne condition.

La bouée du nord a été visité; il a été nécessaire de la nettoyer et elle a reçu une couche de peinture. Une grande bouée-espar a été placée sur le récif Alford, à l'entrée du havre du Metlah-Catlah.

BOUÉES ET BALISES,

Il y a environ 300 havres, baies et parties de rivières ayant des bouées dans le Canada. Dans la plupart des cas, des contrats ont été passés pour l'entretien du service des bouées pour une période de trois ans. Dans quelques cas peu nombreux les bouées sont installées par les maîtres de havres, qui fournissent au département des comptes pour l'ouvrage fait et les matériaux fournis.

Les grandes bouées automatiques maintenues sur les rivages de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Ile du Prince-Edouard, sont entretenues par les steamers du Dominion. Les bouées à gaz ou autres en amont et en aval de Québec, dans l'agence de Québec, sont aussi maintenues par les steamers du gouvernement, mais au besoin les remorquers sont employés quand les bateaux à vapeur ne sont d'aucune utilité. Les grandes bouées des côtes maintenues par les steamers du gouvernement sont spécialement sous le contrôle de chaque division de phare.

Les dépenses se rattachant au service des bouées pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1894 se décomposent comme suit:—

Pour la province de Québec, y compris le port de Montréal......	$21,978 05
En amont de Montréal, y compris l'Ontario........................	4,503 00
Nouveau-Brunswick..	6,875 00
Nouvelle-Ecosse..	9,462 47
Colombie-Britannique...	7,050 19
Ile du Prince-Edouard..	2,305 16
	$52,174 47

Ce chiffre comprend les dépenses faites pour la construction de nouvelles bouées automatiques.

HUILE POUR L'USAGE DES PHARES.

L'huile pour l'usage des phares a été achetée de la *Imperial Oil Company*, de Pétrolia, par contrat, pour une durée de trois ans à partir du 11 mars 1893. Des soumissions furent demandées par avis public et la plus basse fut acceptée. La quantité de pétrole fourni aux phares en amont de Montréal, par la *Imperial Oil Company*, durant le dernier exercice, a été de 23,123¾ gallons, mesure impériale, coûtant $4,172.98 ; aux phares dans la division de Québec, 37,369½ gallons, coûtant $6,392.51 ; à la division de la Nouvelle-Ecosse, 58,963¼ gallons, coûtant $2,968.38 ; à la division du Nouveau-Brunswick, 16,762¾ gallons, coûtant $3,427.74 ; à la division de l'Ile du Prince-Edouard, 4,976 gallons, coûtant $1,144.48 ; formant une quantité totale reçue de la *Imperial Oil Company*, de 141,195½ gallons, au prix total de 28,106.09. A part cette quantité, le département a acheté de la *Standard Oil Company*, de New-York, 2,800 gallons de pétrole américain, pour la division du Nouveau-Brunswick, au prix de $448 ; 9,945 gallons pour la Nouvelle-Ecosse, au prix de $1,589.70 ; et 1,450 gallons pour la division en amont de Montréal, au prix de $246.50 ; pour la Colombie-Britannique, 8,750 gallons, au prix de $1,662.50. La quantité totale de pétrole américain achetée a été de 22,945 gallons, mesure de vin, coûtant $3,946.20.

La liste ci-dessous indique les prix de contrat payés pour l'huile achetée de la *Imperial Oil Company*, de Pétrolia :

Délivré à	Par gallon en baril.	Per gallon en boîte.
	c.	c.
Sarnia	14½	19
Hamilton	15¾	20¼
Kingston	16¼	21
Montréal	16½	21¼
Québec	17	21¾
Saint-Jean, N.-B	17¼	22
Pictou, N.-E	18	23
Halifax	17½	22
Charlottetown, I.P.-E	18	23

STEAMERS FÉDÉRAUX.

"LANSDOWNE."

Le steamer *Lansdowne* a été employé, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1894, durant la saison de navigation, au service des phares et des bouées dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Durant l'espace de temps écoulé entre le 8 décembre 1893 et le 10 mars 1894, le vaisseau était en quartiers d'hiver On a trouvé nécessaire des réparations à la coque et aux machines, et le *Lansdowne* a été mis sur les tins dans le havre de Saint-Jean et y est resté jusqu'au 14 de mai.

Les réparations furent importantes, mais ont eu pour résultat d'accélérer sa course et de le rendre beaucoup plus étanche. Le fond a été dépouillé de son blindage, posé pour le service dans la mer Arctique, et tout le vaisseau a été calfaté et enduit de peinture cuivrée.

Le bordage a été enlevé dans la partie supérieure des côtés, afin de s'assurer de l'état des pièces de charpente, lesquelles ont été trouvées saines. On a construit une nouvelle timonerie sur le pont de la dunette et l'on y a relié les chaînes du gouvernail. On a établi sur le pont les appareils nécessaires pour prendre les sondages et les observations de la course en mer. On a donné une nouvelle couche de peinture aux cabines et au pont.

La machine a été examinée dans ses détails ; on a réparé la machine et la chaudière, ajouté un nouveau bout à l'arbre de couche, et ajusté l'hélice.

On a demandé des soumissions et l'on a accepté la plus basse pour l'enlèvement du blindage, pour le tamponnement, le polissage et le calfatage. On a aussi demandé des soumissions et l'on a accepté la plus basse et passé contrat pour des travaux à l'arbre de couche. Les travaux dans la machine ont été exécutés sous la surveillance du mécanicien en chef, qui s'est adjoint des mécaniciens au besoin. Le charpentier du navire, aidé d'autres ouvriers, a exécuté des travaux de charpente. Le 14 mai 1894 on avait terminé les réparations, et le vaisseau a reçu immédiatement ses ordres pour la saison, et comme conséquence des réparations exécutées le vaisseau a rendu beaucoup plus de services.

Marine.

"NEWFIELD."

Le *Newfield* a reçu à son bord durant la première semaine de juillet 1893, des approvisionnements pour les phares sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, et quitta Halifax le 12 de ce mois pour un long voyage. Il revint à Halifax après sa course faite, et on visita sa chaudière et ses machines. La machine à poser les câbles sous-marins fut placée à son bord, et il commença à réparer les câbles aux îles Saint-Paul, Madeleine, et Anticosti le 18 août, au compte du département des travaux publics. Il finit cet ouvrage le 18 septembre et continua le service des phares et des bouées.

Un accident est arrivé au propulseur le 13 octobre, comme le vapeur entrait dans un chenal près de Yarmouth. Le steamer a été mis en cale sèche, et on a constaté que trois ailes de l'hélice étaient cassées.

Un propulseur de rechange fut envoyé d'Halifax et le vapeur continua son service d'automne, qui consiste à placer et à examiner les bouées automatiques et autres grandes bouées, et à visiter l'île de Sable. Il fut dégréé pour subir des réparations durant les mois d'hiver. Le gouvernement lui fournit un nouveau propulseur, un arbre de couche et des ailes d'un modèle différent des anciennes.

La vitesse du navire a aussi été augmentée, et ce changement laisse au propulseur une grande facilité de remplacer les ailes si elles se cassent. D'autres pièces avariées ont été remplacées par des pièces saines. Le navire a de nouveau commencé à naviguer le 18 avril, et continua comme d'habitude son service des phares et des bouées.

"STANLEY."

Le *Stanley* termina ses réparations et commença son service le 26 novembre. Ce navire fut employé à enlever les bouées des recifs Indian et Tryon et les transporter à Charlottetown pour l'emmagasinage d'hiver. Il commença à transporter la malle et les passagers le 4 décembre 1893, entre Charlottetown et Pictou, et continua jusqu'au 16 de ce mois. Les détroits et la baie entre Pointe Prim et Charlottetown se couvrirent de glace, et il fut décidé d'employer le *Stanley* entre Georgetown et Pictou, ce qu'on fit jusqu'au 23 mars, alors que le vapeur commença à marcher entre Charlottetown et Pictou. Il abandonna cette route à cause de la glace le 27 mars, et reprit le parcours entre Georgetown et Pictou ; il relâcha à ce dernier port pour réparations avant d'entrer au service de la protection des pêcheries. Les gains du *Stanley* pendant l'hiver se montent à $14,334.66, et les réparations et les frais d'entretien pour l'exercice, à $28,141.65.

"ALERT."

L'*Alert* fut réservé durant la saison de navigation de 1893 au transport des approvisionnements aux phares et pour le service des bouées, et pour conduire aux quartiers d'hiver les bouées flottantes.

Le 30 novembre 1893, ce navire à pris ses quartiers d'hiver ; l'équipage fut congédié. L'équipage a été rengagé le 26 mars 1894, et le steamer se prépara à touer les bouées flottantes. Il commença ce travail le 18 avril, et les bouées flottantes furent mises en place dans les traverses d'en haut et d'en bas. L'ingénieur en chef du département s'embarqua sur l'*Alert* le 25 avril, afin de faire placer les grandes bouées en aval de

Québec sous sa direction, et pour marquer la place des bouées à gaz. Après ce travail, qui dura cinq jours, on employa le steamer à placer des bouées jusqu'à ce que les approvisionnements pour les phares fussent prêts à embarquer. Le 6 juin le navire fit un voyage avec les approvisionnements pour les divers phares, et revint à Québec le 16 du même mois. MM. Brunelle et Olive, inspecteurs de coques, ont fait une visite à celle du vaisseau, et après examen de leur rapport le département a décidé de confiner les services du *Alert* au fleuve Saint-Laurent. Le vaisseau fut employé à divers ouvrages dans le fleuve jusqu'au 10 septembre 1894, alors qu'il fut retiré du service et conduit dans le bassin Louise, à Québec.

L'*Alert* fut emprunté au gouvernement impérial de Sa Majesté en avril 1885, pour des explorations dans le détroit et la baie d'Hudson. Il resta deux saisons employé à cet ouvrage, et depuis 1887 on s'en est servi pour des fins auxquelles le steamer était propre.

"DRUID."

Le *Druid* fut mis au service de la quarantaine de bonne heure dans la saison de 1893, pour le département de l'agriculture, mais resta sous le contrôle du département de la marine et des pêcheries.

Le *Druid* fut d'abord un bateau à aubes. On a consideré qu'il deviendrait un bateau plus utile si on le convertissait en steamer à hélice. Le département donna un contrat à MM. Carrier, Laine et Cie, pour faire placer une machine à hélice dans le vaisseau et faire faire tous les changements nécessaires. Tandis que l'ouvrage était à se faire, une voie d'eau se produisit dans la coque et le bateau s'emplit. Il a été nécessaire de poser des nouvelles plaques à la coque pour le rendre propre à la navigation, et un contrat fut passé à cette fin. Quand tout l'ouvrage fut complété, le 15 juin 1894. il repritle service; il fut employé à transporter les approvisionnements aux phares dans le golfe et au service des bouées dans le fleuve Saint-Laurent en aval de Québec. Le *Druid* n'a pas fait le service de la quarantaine durant la saison de 1894.

"DOLPHIN."

Ce navire fut d'abord au service de la police du havre comme bateau de patrouille, avant que la force fut licenciée. En octobre 1893 le *Dolphin* fut mis au service de la protection des pêcheries sur le lac Erié.

"QUADRA"

Le *Quadra* fut mis au service des bouées et balises durant la première semaine de juillet 1893. Ce service finit le 13 juillet. Dans son voyage il visita la nouvelle balise aux récifs de Kelp, détroit de Haro, et d'autres balises. Le steamer fut employé subséquemment au service des phares et autres balises jusqu'au 30 novembre 1893, alors qu'il relâcha. Ce navire fut visité, nettoyé et peinturé durant l'hiver, et le 15 mars il reprit le service. En avril il parcourut le nord de l'île Vancouver, ayant à son bord l'inspecteur des pêcheries. Il fut employé dans des observations de marées sur la côte ouest de Vancouver.

Marine.

"Aberdeen"

Des soumissions furent demandées jusqu'au 7 de mars 1893, pour la construction d'un navire en acier destiné au service des phares et des bouées sur les côtes de l'Atlantique. Le contrat comprend la coque, les mâts, la voilure, les machines, les chaudières, et toute autre machinerie et agrès complets pour prendre la mer. Les machines, les chaudières et les agrès sauvés de l'épave du steamer du gouvernement *Napoléon III* devaient être utilisés autant que le permettrait l'inspecteur du gouvernement. On afficha les avis demandant des soumissions dans les principales villes du Canada où on construit des navires, et des soumissions furent demandées dans la Grande-Bretagne.

La soumission de MM. Fleming et Ferguson, de Paisley, Ecosse, de £17,800 sterling, étant la plus basse, fut acceptée.

L'*Aberdeen* fut construit en vue d'en faire un bon navire de mer, utile pour transporter aux phares les provisions, et pour lever et placer les bouées automatiques pesantes, et au besoin, pour être employé au service de la protection des pêcheries. En voici les dimensions: longueur, 180 pieds; largeur, 31 pieds; profondeur, 19 pieds 3 pouces; tonnage brut, 674·19; de registre, 265·49. Le steamer a un double fond sur toute la longueur, et a de chaque côté des réservoirs de lestage à divisions sur la longueur pour établir l'équilibre. Il a 5 compartiments imperméables; ses soutes au charbon sont remplies au moyen d'écoutilles placées à l'arrière et à la portée facile des chauffeurs. Ces soutes peuvent être très facilement remplies et sont munies de toutes les portes à coulisse nécessaires et de conduits pour le charbon. Il y a une grue destinée à monter les cendres retirées de la chambre de chauffe sur le côté du navire, pouvant être mue à la main où à la vapeur. Le soute aux poudres mesure 6 pieds carrés et est faite de tôle d'un quart de pouce. Le navire est muni d'un guindeau propre à lever et baisser 12 tonneaux, avec tous les agrès et engrenages nécessaires pour le chargement.

Une machine poney est posée dans la chambre de chauffe et reliée avec le treuil à vapeur, l'appareil à vapeur du gouvernail, les tuyaux calorifères et la pompe centrifuge. La timonerie est placée au milieu du navire et l'appareil du gouvernail peut être mu par la vapeur où par la main.

Le steamer est pourvu d'un appareil d'éclairage électrique et de fils faisant opérer 150 lumières incandescentes et une grande lanterne. La cabine d'arrière est bien finie en érable piqué et en acajou.

Les machines de l'*Aberdeen* sont à quadruple détente, à connexion directe et à pilon. Les chaudières sont sectionnelles et d'un modèle approuvé. La force nominale est de 200 chevaux-vapeur et peut être portée à 1,500. Le devis spécifiait une vitesse de 13 nœuds pour un mille donné et de 12½ nœuds pour une course de 4 heures consécutives. Au voyage d'essai le navire a atteint la rapidité voulue. On avait fixé dans le contrat la date à laquelle le vaisseau devait être livré au 20 juillet 1894, mais cette date a été dépassée par suite de grèves et autres causes que les constructeurs n'ont pu contrôler. Au cours de la construction il y a eu des grèves dans les mines de charbon en Ecosse. Ces grèves ont retardé l'achèvement de certaines parties des matériaux, et le navire n'a pu être parachevé qu'un mois après la date fixée.

M. Nichol MacNicol, de la maison MacNicol et Cie, constructeur de navires et ingénieurs surveillants, de Glasgow, Ecosse, a été chargé de contrôler la construction du vaisseau. On lui a payé pour ses services £71 sterling. Le navire a aussi été construit d'après les règles d'inspection du Lloyd et classé 100A1.

Le coût total de l'*Aberdeen*, livré à Greenook, se décompose comme suit:—Prix du contrat, $86,626.65; inspection, $345.53; cartes et instruments de navigation, literie, coutellerie et équipement, $700.53, formant un total de $87,672.71.

La livraison du navire au capitaine McElhinney, de ce ministère, s'est faite à Greenook, le 23 août 1894. Le capitaine McElhinney s'est rendu à Greenock en compagnie des officiers et des mécaniciens attachés au service, et le navire a quitté l'Angleterre le 27 août pour arriver à Halifax le 7 septembre.

"BAYFIELD."

Le *Bayfield* est un steamer en bois de 150 tonneaux bruts et 90 tonneaux de registre, et est employé aux travaux de la levée hydrographique de la baie Georgienne, Durant le mois de novembre 1893, le *Bayfield* a été mis au service de la protection des pêcheries.

"SIR JAMES DOUGLAS."

Ce navire n'a pas encore été mis en activité de service. La machine a été examinée l'hiver dernier, et a été trouvée en bonne condition.

L'état suivant donne les déboursés faits pour l'entretien et les réparations de chaque steamer, ainsi que les recettes de chacun, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.

Nom.	Réparations.	Entretien.	Total.	Recettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Druid	9,621 30	7,668 91	7,290 21	9,875 39
Alert	2,827 32	15,420 02	18,247 34	62 80
Newfield	4,444 79	21,803 96	26,248 75	3,203 00
Lansdowne	11,083 68	18,559 65	29,643 33	10 00
Quadra	3,336 85	18,517 88	21,854 73	1,228 06
Stanley	9,077 20	19,064 45	28,141 65	14,334 66
Sir Jas. Douglas	7 50	92 50	100 00	
	$40,398 64	$101,127 37	$141,526 01	$28,713 91
Compte général			961 41	
			$142,487 42	

Dépenses	$142,487 42
Recettes	28,713 91
Excédent de dépenses	$113,773 51

FRAIS D'ENTRETIEN DES PHARES ET DES STEAMERS FEDÉRAUX.

L'état comparatif suivant donne les déboursés faits pour l'entretien des phares, sifflets et cornets de brume à vapeur, de 1883–84 à 1893–94, inclusivement. Le mode d'apurer tous les comptes dans le département avant paiement a été suivi depuis quelques années.

Année.	Nombre des phares.	Nombre des sifflets de brume.	Nombre des cornets de brume.	Frais d'entretien.
				$ c.
1883-84	597	23	10	456,868 33
1884-85	617	23	12	478,064 04
1885-86	625	23	16	505,929 27
1886-87	658	23	24	476,514 44
1887-88	664	23	27	464,471 76
1888-89	675	24	29	459,423 80
1889-90	705	23	32	434,802 10
1890-91	710	23	31	455,254 42
1891-92	741	22	56	445,140 16
1892-93	747	22	56	480,553 42
1893-94				470,549 27

FRAIS d'entretien des steamers fédéraux, de 1884 à 1894.

Année.	Frais d'entretien.
	$ c.
1883-84	122,816 25
1884-85	148,864 26
1885-86	130,759 83
1886-87	141,424 42
1887-88	150,659 19
1888-89	126,629 33
1889-90	114,959 20
1890-91	111,437 03
1891-92	127,406 28
1892-93	146,521 77
1893-94	142,487 42

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET SECONDS NAVIGUANT SUR LES MERS ÉTRANGÈRES.

On trouvera dans une annexe le rapport du président des examinateurs des capitaines et seconds des navires allant en mer pour les douze mois écoulés le 30 juin 1894.

Pendant les douze mois derniers, on verra par le rapport contenu dans l'annexe, que le conseil des examinateurs a siégé pour l'examen des candidats dans les ports d'Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Québec, et Yarmouth, N.-E ; 91 candidats se sont présentés à ces ports pour examen ; 60 ont réussi à passer leur examen, et 31 ont échoué. Sur les 60 qui ont passé leur examen, 32 ont obtenu le certificat de capitaine ou patron et 28 celui de second.

Le nombre des aspirants qui ont subi l'examen et obtenu des certificats de capitaines depuis la date de la mise en opération de l'acte, jusqu'au 30 juin 1894, est de 1,879, et le montant payé pour les certificats, à raison de $10 chacun, est de $18,710. Pendant la même période, 1,276 candidats ont reçu des certificats de capacité comme seconds, et la somme payée, à raison de $5 chacun, a été de $6,495.

On trouvera au supplément une liste de tous ceux qui ont obtenu des certificats de capacité comme capitaines ou seconds depuis le 31 décembre 1892 jusqu'au 30 juin 1893.

CERTIFICATS POUR LA NAVIGATION COTIÈRE ET L'INTERIEUR.

Pendant les douze mois terminés le 30 juin 1894, le nombre des aspirants qui après examen ont obtenu des certificats de service est de 111, et le montant payé pour les certificats, à raison de $4 chacun, a été de $444. Pendant la même période 24 aspirants ont demandé des certificats de service comme seconds, et la somme payée, à raison de $2 chacun, a été de $48.

Le nombre des aspirants à des certificats de capacité comme patrons a été de 206, et le montant payé, à raison de $8 chacun, a été de $1,648. Quarante-cinq personnes ont demandé des certificats de capacité comme seconds, et le montant perçu a été de $260, à raison de $4 chacun. Le montant perçu pour le renouvellement des certificats de capacité et de service a été de $41, ce qui forme un total de $2,441, pour les certificats de capitaines et de seconds pour la navigation côtière et à l'intérieur.

On trouva dans le supplément à ce rapport une liste des certificats émis pendant les douze mois écoulés le 30 juin 1894.

La somme totale de troits perçus pendant l'exercice se terminant le 30 juin 1894, pour certificats de capacité et de service soit sur mer, sur les côtes, ou dans les eaux intérieures, a été de $2,907.04, et les déboursés de ce service, comme on le verra à l'annexe n° 1 du présent rapport, ont été de $3,721.33. Le crédit pour ce service était de $5,000, et la dépense étant de $3,721.33, il restait à la fin de l'exercice une balance de $1,278.67.

Marine.

Ci-suit un état des recettes et des dépenses totales concernant les capitaines et les seconds depuis 1871 :—

—			Dépenses.	Recettes.
			$ c.	$ c.
Pour l'exercice terminé	le 30 juin	1871	1,410 45	
do	do	1872	4,312 07	1,344 00
do	do	1873	6,466 18	4,963 00
do	do	1874	4,520 19	2,995 00
do	do	1875	5,696 62	2,715 00
do	do	1876	4,672 08	2,021 87
do	do	1877	4,050 00	1,740 50
do	do	1878	4,249 76	1,296 50
do	do	1879	4,250 12	1,334 50
do	do	1880	4,253 43	1,547 00
do	do	1881	3,888 41	1,333 50
do	do	1882	3,965 19	1,152 50
do	do	1883	4,021 20	1,314 00
do	do	1884	3,909 59	9,437 50
do	do	1885	4,324 15	2,897 00
do	do	1886	5,245 28	2,152 00
do	do	1887	4,855 98	2,172 00
do	do	1888	5,060 96	3,220 80
do	do	1889	4,381 04	2,202 00
do	do	1890	4,117 83	2,186 00
do	do	1891	4,255 24	2,586 00
do	do	1892	4,363 88	2,149 00
do	do	1893	4,116 99	2,484 00
do	do	1894	3,721 33	2,907 04
Dépenses			104,107 97	58,150 71
Recettes			58,150 71	
Excédent des dépenses sur les recettes			45,957 26	

NAVIGATION SUR LES MERS ÉTRANGÈRES.

ÉTAT indiquant les certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds pour la navigation, durant les six mois finissant le 30 juin 1894, aux divers ports du Canada.

Victoria.		Halifax.		Saint-Jean.		Québec.		Yarmouth.		Charlottetown.	
Capitaine.	Second.	Capitaine.	Second.	Capitaine.	Second.	Capitaine.	Second.	Capitaine.	Second	Capitaine.	Second.
1	1	10	7	2	1	1	4	2	....	....	.. ....

CERTIFICATS DE

Lieu de l'examen.	Cabotage.		Navigation intérieure.		Navigation intérieure.	
	Capitaines.	Seconds.	Capitaines.	Seconds.	Capitaines.	Seconds.
Ottawa	....	....	....	....	....	....
Sainte-Catherine	....	....	4 l'av. à l'ar.	7 l'av. à l'ar.	12 steamers.	3 steamers..
Yarmouth	2 steamers, 1 mâté à carré.					
Saint-Jean	17 gréés de l'av. à l'ar. 5 mât. à c.	....	....	....	....	....
Victoria	7 steamers..					
Kingston	....	....	1 l'av. à l'ar.	....	1 steamer...	1 steamer...
Québec	4 steamers, 2 mâtés à c., 1 gréé de l'av. à l'ar.	1 mât. à car.	....	....	....	....
Toronto	....	....	....	....	1 steamer...	....
Halifax	....	....	....	....	....	....
Frédéricton	....	....	....	....	....	....
Winnipeg	....	....	....	....	2 steamers..	....
	39	1	5	7	16	4

CERTIFICATS DE

Lieu de l'examen.	Capitaines.	Seconds.	Capitaines.	Seconds.	Capitaines.	Seconds.
Halifax	1 l'av. à l'ar.	2 l'av. à l'ar.	....	....	....	....
Parrsborough	1 l'av. à l'ar.	5 l'av. à l'ar.				
Charlottetown	1 rem. à vap. 6 av. à l'ar. 1 steamer, 1 mâté à carré.					
Sainte-Catherine	....	....	....	....	....	....
Canning	1 mât. à car.					
Québec	1 l'av. à l'ar.	....	....	....	....	....
Toronto	....	....	....	....	....	....
Richibouctou	1 l'av. à l'ar.					
Saint-Jean	....	....	....	....	....	....
Ottawa	2 rem. à vap.	....	....	2 l'av. à l'ar.	1 steamer...	....
Digby	1 steamer.					
Kentville	1 l'av. à l'ar.					
Kingston	....	....	....	1 l'av. à l'ar.	....	....
Portage-du-Rat	....	....	....	....	....	....
Pictou, N.-E.	....	....	....	....	....	1 steamer...
	19	7		3		1

CAPACITÉ.

Navigation intérieure.		Navigation intérieure.		Navigation intérieure.		Navigation intérieure.	
Capitaines.	Seconds.	Capitaines.	Seconds.	Capitaines.	Seconds.	Capitaines.	Seconds.
....	....	....	1 steamer...	1 l'av. à l'ar.	....	6 rem. à vap.	1 rem. à vap.
....	....	6 steamers..	....	....	....	1 rem. à vap.	
....	....	5 steamers..	2 steamer...	....	....	5 rem. à vap.	2 rem. à vap.
....	....	3 steamers..	3 steamer...				
....	....	7 steamers..	1 steamer...	....	....	13 rem. à v.	
....	....	....	1 steamer...				
1 rem. à vap.	....	1 steamer...					
....	....	....	....	....	....	1 rem. à vap.	
....	....	13 steamers.	....	....	....	8 rem. à vap.	
1		35	8	1		34	3

SERVICE

....	....	....	....	1 l'av. à l'ar.			
....	....	....	....	....	2 l'av. à l'ar.	3 rem. à vap.	
1 rem. à vap.	....	2 steamers..	....	....	....	10 rem. à v.	
....	....	2 steamers..					
....	....	1 steamer...					
....	....	....	1 steamer...	1 l'av. à l'ar.			
....	....	1 steamer...		1 l'av. à l'ar.			
....	....	1 steamer...					
1		7	1	2	2	13	

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Le nombre des accidents dont il a été fait rapport au ministère comme étant arrivés aux navires de mer anglais, canadiens et étrangers dans les eaux canadiennes, et à des navires canadiens dans les eaux étrangères, pendant les douze mois écoulés le 30 décembre 1894, a été de 86; ces navires représentaient un tonnage de 37,777 tonneaux de registre; le montant des pertes, tant partielles que totales, sur les navires et les cargaisons, autant qu'on a pu le constater, a été de $322,225.

Le nombre de vies perdues dans ces divers naufrages a été de 10.

On trouvera annexé à ce rapport un état des naufrages et des accidents.

MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

En vertu des dispositions du chapitre 76 des Statuts revisés, un droit de deux centins par tonneau de registre est prélevé sur tout navire arrivant dans un port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique, les deniers ainsi perçus formant "le fonds des marins malades". Les navires de 100 tonneaux et moins paient ce droit une fois par année, et ceux de plus de 100 tonneaux le paient trois fois l'an.

Par une modification de cet acte, opérée à la session du parlement de 1886, 50-51 Victoria, chapitre 40, il est décrété qu'aucun navire qui n'est pas enregistré au Canada, et qui est exclusivement employé à la pêche ou dans une expédition de pêche, sera sujet au paiement de ce droit.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, les recettes se sont élevées à $49,105.79, soit une augmentation de $2,915.85, comparé à l'exercice précédent. L'augmentation ou la diminution dans les recettes de ce chef a été comme suit dans les diverses provinces :—Québec, augmentation, $1,001.50 ; Nouvelle-Ecosse, augmentation, $1,427.93; Nouveau-Brunswick, augmentation, $467.40; Ile du Prince-Edouard, diminution, $23.40; Colombie-Britannique, augmentation de $85.78.

L'Acte concernant les marins malades ne s'appliquant point à la province d'Ontario, il n'est pas perçu de droits sur les navires de cette province, bien qu'on y fasse une légère dépense pour les marins malades ou sans ressources. Une subvention de $500 est cependant donnée par le parlement depuis quelques années à l'hôpital général de Sainte-Catherine, et une pareille somme à celui de Kingston, pour y soigner les marins malades qu'ils pourraient recevoir. Pendant le dernier exercice on a payé pour les marins malades à raison de 90 centins par jour.

Il a été payé à l'hôpital de Sainte-Catherine $287.10 pour soins donnés à 9 marins malades pendant 317 jours. L'hôpital de Kingston a reçu $500 pour soins donnés aux malades.

Dans la province de Québec la dépense faite pour les marins malades s'est élevée à $7,254.78, soit $625.35 de plus que l'année précédente. Les perceptions totales dans toute la province pour le fonds des marins malades se sont chiffrées par $15,129.93, soit $1,001.50 de moins que pendant l'exercice précédent.

Au port de Montréal les marins sont traités à l'hôpital général et à l'hôpital Notre-Dame, en vertu d'un arrangement fait par le ministère et aux termes duquel 90 centins par jour sont payés pour pension et soins médicaux de chaque marin malade. Le nombre des marins admis à l'hôpital général à Montréal a été de 145, et le nombre de jours pendant lesquels ils ont été soignés a été de 1,368. Les dépenses

totales ont été de $1,249.20. La somme payée à l'hôpital Notre-Dame a été de $1,561.50 pour le traitement de 60 marins pendant 1,735 jours.

L'hôpital de Chicoutimi a reçu 11 marins qu'on a soignés et pensionnés moyennant $331.20. Les perceptions dans le port de Montréal pour le fonds des marins malades, durant l'exercice qui a fini le 30 juin, se sont élevées à $4,833.58.

Au port de Québec les marins malades sont traités à l'hôpital Jeffrey Hale et à l'Hôtel-Dieu, et une somme de 90 centins par jour est payée pour leur pension et les soins qui leur sont donnés. La somme payée à l'hôpital Jeffrey Hale a été de $1,710.80 pour 160 marins qui y ont été soignés pendant 1,892 jours. On a payé à l'hôpital de l'Hôtel-Dieu $499.40 pour avoir soigné 19 marins pendant 546 jours. Les droits perçus à Québec pour le fonds des marins malades se chiffrent par $7,956.

Les frais faits pour les marins malades dans la province du Nouveau-Brunswick se sont élevés durant l'exercice à $7,001.24, soit moins que l'année précédente, et la perception des droits s'est chiffrée par $9,461.02, ou $467.70 de plus que l'année précédente. Des hôpitaux de marine ont été entretenus aux ports de Miramichi, Richibouctou et Bathurst.

L'hôpital de la marine de Saint-Jean a été fermé, vu que l'on a pu faire un arrangement plus économique et plus satisfaisant pour le traitement des marins malades avec les directeurs de l'hôpital public de Saint-Jean.

Le ministère entra en négociations avec les autorités de l'hôpital public de Saint-Jean, et il fut décidé que les marins malades seraient transférés à cet hôpital le 1er février 1893. Les commissaires de l'hôpital convinrent de fournir aux marins malades les soins médicaux et la pension moyennant 90 centins par jour : c'est la somme qui est payée pour les marins dans les hôpitaux publics de Montréal, Halifax, Québec et Charlottetown.

A Saint-Jean, 300 marins ont été soignés pendant 3,998 jours, au prix de $3,680.87.

A Miramichi, 56 marins ont été admis et traités pendant 1,002 jours, au prix de $1,180.86.

A Richibouctou, 3 marins ont été admis et traités pendant 76 jours. Coût d'entretien de l'hôpital, $382.55.

A Bathurst, 13 marins ont été à l'hôpital pendant 407 jours. Les frais d'entretien de l'hôpital pendant l'année ont été de $728.71.

L'hôpital de Saint-Andrew est sous la charge de la directrice, à laquelle on alloue $4 par semaine pour la pension des marins malades. On ne paie aucun salaire dans les frais d'entretien de cet hôpital. 5 marins y ont eu des soins durant 78 jours au prix de $144.38.

L'hôpital de Sackville a été loué à M. Bradford Carter pour trois ans à partir de 1892, à raison d'un loyer nominal. Les conditions du loyer stipulent que M. Carter devra entretenir les bâtiments en bon état, et que si le département avait besoin de l'hôpital à un moment donné, il devra le remettre après en avoir reçu avis.

Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, des hôpitaux de marine existent aux ports de Yarmouth, Pictou, Sydney, Lunenburg et Pointe-Tupper. Le chiffre total des dépenses pour les marins malades dans la Nouvelle-Ecosse, durant le dernier exercice, a été de $13,949.62, et les recettes de $16,882.53.

L'hôpital de marine de Yarmouth se trouve sur l'île Bunker. Dans le cours de l'exercice clos le 30 juin, 19 marins ont été admis et traités pendant 447 jours. Les dépenses pour cette fin ont été de $367.45.

A Halifax, des arrangements spéciaux ont été faits avec les administrateurs de l'hôpital général Victoria, en vertu desquels la somme de 90 centins par jour est accordée pour couvrir les frais de pension et le traitement des marins malades. La somme payée aux administrateurs de l'hôpital pour la pension et le traitement médical des marins malades, a été de $5,409.30; 378 marins ont été admis, pour lesquels ils ont demandé le paiement de 7,334 jours de traitement.

A Lunenburg, 28 marins ont été admis et ont reçu des soins pendant 572 jours; les frais d'entretien de l'hôpital ont été de $759.02.

A Pictou, 19 marins ont été admis à l'hôpital et ont reçu des soins pendant 355 jours; la somme payée pour frais d'entretien de l'hôpital a été de $570.83.

A Sydney, 68 marins ont reçu des soins médicaux pendant un nombre total de 735 jours, et les sommes dépensées pour l'entretien de l'hôpital ont été de $737.74.

A la Pointe-Tupper, 10 marins ont été admis à l'hôpital et y ont reçu des soins médicaux pendant 71 jours, et la somme dépensée pour l'entretien de l'hôpital a été de $245.83.

Dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, les dépenses faites pour les marins malades, invalides et sans ressources, durant le dernier exercice, se sont élevées à $1,877.69; et les recettes à $460.54.

Les marins malades sont traités aux hôpitaux de Charlottetown et de l'Ile du Prince-Edouard en vertu d'un arrangement fait avec les administrateurs de ces institutions aux mêmes conditions que dans les hôpitaux publics des autres ports du Canada.

A l'hôpital de Charlottetown 36 marins ont été admis et y ont été traités pendant 1,314 jours. La somme de $1,182.60 a été payée aux administrateurs pour l'exercice clos le 30 juin.

L'hôpital de l'Ile du Prince-Edouard a reçu 12 marins malades et les a traités pendant 372 jours, et a reçu $334.80 pour soins du médecin et pension.

Dans la Colombie-Britannique la somme de $3,904.38 a été dépensée pour les marins malades, tandis que les recettes provenant des perceptions de droits se sont élevées à $7,215.88.

A l'hôpital de marine de Victoria le médecin-surintendant reçoit $300 par année et le gardien $500, outre $5 par semaine pour pension et soins donnés à chaque malade. Le gardien fournit, à ses frais, le combustible, l'éclairage, la literie, etc.

Le nombre de marins admis à l'hôpital pendant la dernière année a été de 106, le nombre total de jours pendant lesquels ils ont reçu des soins s'est chiffré par 799, et la somme dépensée a été de $2,075.36.

Dans les ports de la province de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Ile du Prince-Edouard, où il n'y a pas d'hôpitaux de marine, les marins malades sont confiés aux soins des percepteurs de douanes, si les navires auxquels ils appartiennent paient des droits suivant la loi. Le 7 février 1891, une circulaire a été adressée aux percepteurs des douanes, à l'effet que les marins malades peuvent être traités dans le port où leur navire arrive, en attendant plus ample législation, pourvu que les droits aient été préalablement acquittés à un port quelconque.

Dans le cours du dernier exercice, une somme de $2,666.13 a été dépensée pour des marins naufragés et dénués de ressources, sous l'empire des dispositions de l'Acte concernant les marins malades et sans ressources. Sur cette somme, $1,278.63 ont été payés au gouvernement impérial pour le rembourser des fraits faits par lui pour des marins canadiens naufragés et sans ressources dans les ports étrangers.

Marine.

La dépense totale faite par notre ministère pour les marins malades et invalides, et pour les marins naufragés et sans ressources, a été de $38,403.94, et le crédit voté par le parlement pour ce service a été de $38,000. Les perceptions se sont élevées à $49,105.49. On observera que les recettes ont excédé les dépenses de $10,701.55.

Les recettes et les dépenses de ce service, pendant les 26 derniers exercices, ont été comme suit :—

——	Recettes.	Dépenses.
	$ c.	$ c.
Exercice clos le 30 juin 1869	31,353 78	26,987 64
do do 1870	31,410 46	27,029 34
do do 1871	29,683 41	28,971 22
do do 1872	34,911 64	34,947 60
do do 1873	37,136 10	41,016 43
do do 1874	41,500 16	59,778 90
do do 1875	37,801 46	50,684 76
do do 1876	41,287 66	48,828 49
do do 1877	43,739 21	51,647 94
do do 1878	44,665 07	43,780 90
do do 1879	37,779 57	42,729 36
do do 1880	42,523 20	42,160 91
do do 1881	49,779 72	40,667 52
do do 1882	45,951 47	39,359 11
do do 1883	45,573 42	36,249 65
do do 1884	48,667 07	39,553 58
do do 1885	39,068 39	44,501 57
do do 1886	40,848 05	50,377 62
do do 1887	42,334 92	37,447 35
do do 1888	41,669 64	36,447 85
do do 1889	39,306 29	41,320 59
do do 1890	47,881 75	41,729 11
do do 1891	43,829 68	35,155 12
do do 1892	45,381 92	33,498 83
do do 1893	46,190 69	35,052 37
do do 1894	49,105 40	38,403 94
Total	1,079,380 13	1,051,334 40
A déduire les dépenses sur les recettes	1,051,334 40	
Excédent des recettes sur les dépenses	28,045 73	

MARINE MARCHANDE.

Le nombre total de navires portés sur les livres d'enregistrement du Canada était, à la date du 31 décembre 1894, y compris les anciens et nouveaux navires, voiliers, steamers et barges, de 7,245, jaugeant 869,624 tonneaux de registre, soit une diminution de 42,915 tonneaux, comparativement à l'année 1893. Le nombre de steamers portés sur les livres d'enregistrement était, à la même date, de 1,640, avec un port brut de 240,906 tonneaux. Si l'on évalue tous ces navires à une moyenne de $30 par tonneau, on arrive à un total de $26,088,720.

Il a été construit et enregistré au Canada, dans le cours de l'année dernière, 326 nouveaux navires, jaugeant 21,243 tonneaux de registre. En évaluant ces navires à une moyenne de $45 par tonneau, on arrive à un total de $955,935.

Ci-suit un tableau indiquant le nombre et le tonnage des navires qui se trouvaient enregistrés aux différents ports du Canada, à la date du 31 décembre 1893, avec un état comparatif du tonnage des navires de 1873 à 1894. On trouvera aussi ci-après un relevé du nombre de navires qui ont été construits et enregistrés au Canada dans le cours de l'année dernière, ainsi qu'un état comparatif du nombre des nouveaux navires qui ont été construits et enregistrés de 1874 à 1894, y compris ces deux années.

TABLEAU des ports où l'enregistrement des navires peut se faire, indiquant le nombre des nouveaux navires construits et enregistrés en 1894.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Tonnage net total des voiliers et steamers.
Chatham	26			440
Dorchester				
Moncton				
Richiboucton	1			799
Sackville	1			109
Saint-André				
Saint-Jean	12			1,186
Total	40			2,534

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Tonnage net total des voiliers et steamers.
Amherst	8			906
Annapolis	3			300
Arichat	2			23
Barrington	8			213
Canso	1			45
Digby	4			108
Guysborough				
Halifax	13			451
Liverpool	6			348
Lunenburg	21			1,346
Maitland	2			356
Parrsborough	10			1,709
Pictou	2			29
Port-Hawkesbury	9			111
Port-Medway	1			199
Pugwash				
Shelburne	16			684
Sydney	10			1,355
Truro				
Weymouth	1			17
Windsor	3			379
Yarmouth	8			142
Total	128			8,721

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Tonnage net total des voiliers et steamers.
Amherst, I. M.				
Gaspé	2			24
Montréal	30			3,694
New-Carlisle				
Percé				
Québec	23			694
Total	55			4,412

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Tonnage net total des voiliers et steamers.
Amherstburg				
Belleville	2			15
Bowmanville				
Brockville				
Chatham	1			42
Chippewa				
Cobourg				
Collingwood	6			306
Cornwall				

Tableau des ports où l'enregistrement des navires peut se faire, indiquant le nombre des nouveaux navires construits et enregistrés en 1894—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
Cramahe	2	....	....	278
Deseronto	2	....	....	15
Dunnville	....	....	....	....
Goderich	3	....	....	32
Hamilton	6	....	....	58
Kingston	6	....	....	154
Morrisburg	....	....	....	....
Napanee	....	....	....	....
Oakville	....	....	....	....
Ottawa	20	....	....	625
Owen-Sound	1	....	....	12
Picton	1	....	....	87
Port-Arthur	1	....	....	24
Port-Burwell	....	....	....	....
Port-Colborne	....	....	....	....
Port-Dover	....	....	....	....
Port-Hope	1	....	....	8
Port-Rowan	....	....	....	....
Port-Stanley	1	....	....	540
Prescott	....	....	....	....
Sarnia	....	....	....	....
Saugeen	....	....	....	....
Sault-Sainte-Marie	....	....	....	....
Sainte-Catherine	6	....	....	757
Toronto	5	....	....	184
Wallaceburg	....	....	....	....
Whitby	....	....	....	....
Windsor	....	....	....	....
Total	64	....	....	3,137

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
Charlottetown	3	....	....	183

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
New-Westminster	9	....	....	464
Vancouver	4	....	....	510
Victoria	12	....	....	926
Total	25	....	....	1,900

PROVINCE DU MANITOBA.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
Winnipeg	11	....	....	356

SOMMAIRE.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
Nouveau-Brunswick	40	....	....	2,534
Nouvelle-Ecosse	128	....	....	8,721
Québec	55	....	....	4,412
Ontario	64	....	....	3,137
Ile du Prince-Edouard	3	....	....	183
Colombie-Britannique	25	....	....	1,900
Manitoba	11	....	....	356
Total	326	....	....	21,243

ÉTAT COMPARATIF du nombre des navires qui ont été construits et enregistrés

Provinces.	1874. Navires.	1874. Tonneaux.	1875. Navires.	1875. Tonneaux.	1876. Navires.	1876. Tonneaux.	1877. Navires.	1877. Tonneaux.	1878. Navires.	1878. Tonneaux.
Nouveau-Brunswick	90	42,027	65	33,483	61	31,040	54	31,158	56	27,368
Nouvelle-Ecosse	175	84,480	177	67,106	194	58,771	219	47,980	166	49,784
Québec	73	20,796	103	22,825	51	17,800	62	19,253	46	10,870
Ontario	50	10,797	53	7,760	47	5,397	28	3,316	30	2,409
Ile du Prince-Edouard	88	24,634	83	19,838	62	14,571	62	17,026	38	10,382
Colombie-Britannique	5	276	....	....	1	121	2	204	2	45
Manitoba	....	....	....	....	....	....	3	48	1	15
	490	183,010	480	151,012	416	127,700	430	118,985	339	100,873
A ajouter les nouv. navires const. en Canada qui sont partis pour le R.-U. avec un passep. du gouverneur sans avoir été enregistrés	6	7,746	....	....	3	2,721	2	1,943	1	663
A ajouter les nouv. nav. qui sont partis de Québec pour être enreg. en Allemagne	....	....	....	....	1	480	....	....	....	....
Total	496	190,756	480	151,012	420	130,901	432	120,928	340	101,536

Provinces.	1885. Navires.	1885. Tonneaux.	1886. Navires.	1886. Tonneaux.	1887. Navires.	1887. Tonneaux.	1888. Navires.	1888. Tonneaux.	1889. Navires.	1889. Tonneaux.
Nouveau-Brunswick	34	7,736	34	4,931	18	2,909	32	2,530	50	4,792
Nouvelle-Ecosse	102	24,703	93	20,948	87	12,310	116	12,965	126	19,645
Québec	29	4,556	27	2,683	28	2,888	23	2,669	27	3,759
Ontario	45	4,509	52	2,075	66	2,993	62	5,095	45	3,259
Ile du Prince-Edouard	11	1,707	12	1,318	7	601	12	1,412	12	1,503
Columbie-Britannique	6	648	8	154	9	376	18	448	12	840
Manitoba	13	320	3	98	8	439	1	11	8	548
	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346
A ajouter les nouv. navires const. en Canada qui sont partis pour le R.-U. avec un passep. du gouverneur sans avoir été enregistrés	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
A ajouter les nouv. nav. qui sont partis de Québec pour être enreg. en Allemagne	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346

en Canada, tous les ans, depuis 1874 jusqu'à 1894, y compris ces deux années.

1879.		1880.		1881.		1882.		1883.		1884.	
Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
43	19,067	63	18,896	57	18,250	66	16,820	72	21,103	46	12,888
126	39,208	126	31,257	150	40,465	117	26,711	202	35,765	178	42,032
29	7,421	33	8,219	56	5,673	26	6,785	42	6,594	32	3,815
42	2,464	44	3,610	54	5,111	55	4,369	34	4,311	58	4,446
20	5,279	21	3,359	15	4,351	15	3,508	17	5,343	21	5,189
5	788	.....	....	2	85	8	1,631	5	849	15	675
......	....	1	100	2	116	1	289	2	125	37	3,366
265	74,227	271	65,441	336	74,060	288	60,113	374	74,090	387	72,411
......	....	......	....	.....	....	1	1,029	......	....	.....	....
......	....	......	....	......	....	......	....	......	....	.....	....
265	74,227	271	65,441	336	74,060	289	61,142	374	74,090	387	72,411

1890.		1891.		1892.		1893.		1894.	
35	5,572	43	6,269	21	1,873	119	2,819	40	2,534
150	33,907	130	35,528	105	16,446	111	15,089	128	8,721
25	4,880	46	4,200	34	2,620	53	4,220	55	4,412
41	4,917	44	2,662	34	3,684	49	4,126	64	3,137
12	2,008	5	1,000	9	967	3	634	3	183
15	876	41	2,364	46	2,887	19	944	25	1,900
7	218	3	122	6	296	8	608	11	356
285	52,378	312	52,145	255	28,773	362	28,440	326	21,243
......	....	.....	....	......	....	......	....	......	....
......	....	.....	....	......	....	......	....	......	....
285	52,378	312	52,145	255	28,773	362	28,440	326	21,243

TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les livres d'enregistrement du Canada à la date du 31 décembre 1894.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
Chatham	320	31	1,454	9,370
Dorchester	9	....	....	4,921
Moncton	16	....	....	2,600
Richibouctou	18	3	129	2,846
Sackville	12	2	41	1,218
Saint-André	140	5	108	3,414
Saint-Jean	488	63	7,437	111,888
Total	1,003	104	9,169	136,257

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
Amherst	8	....	....	906
Annapolis	60	3	85	6,228
Arichat	122	1	66	5,110
Barrington	57	1	15	2,106
Canso	3	....	....	151
Digby	175	5	254	11,[illegible]53
Guysborough	33	....	....	1,561
Halifax	795	53	10,792	44,201
Liverpool	84	2	137	7,073
Lunenburg	335	6	271	27,199
Maitland	30	....	....	28,015
Pugwash	8	....	....	634
Parrsborough	130	2	201	32,160
Pictou	65	17	1,126	13,934
Port-Hawkesbury	74	2	43	2,616
Port-Medway	23	1	45	1,902
Sydney	119	10	942	5,809
Shelburne	106	1	38	6,657
Truro	4	....	....	1,441
Windsor	167	11	2,450	107,959
Weymouth	40	2	175	3,727
Yarmouth	272	14	4,477	60,390
Total	2,710	131	21,117	371,432

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
Amherst, I. M.	22	....	....	826
Gaspé	31	1	708	2,139
Montréal	493	160	54,249	84,169
New-Carlisle	14	3	49	508
Percé	....	....	....	....
Québec	867	131	20,398	72,948
Total	1,427	295	75,404	160,590

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
Amherstburg	3	....	....	148
Belleville	16	10	520	824
Brockville	25	23	317	381
Bowmanville	4	....	....	752
Collingwood	60	58	6,500	4,805
Chippewa	3	2	263	153
Cramahe	2	....	....	278
Chatham	29	18	1,184	1,719
Cobourg	5	1	23	455

TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les livres d'enregistrement du Canada, à la date du 31 décembre 1894—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

Nom du port.	Nombre total de voiliers et steamers.	Nombre de steamers.	Tonnage brut de steamers.	Total net du tonnage des voiliers et steamers.
Cornwall	.....	.....	.....	.....
Dunnville	9	5	6[illegible]5	1,031
Deseronto	18	13	1,348	1,804
Goderich	45	96	746	1,912
Hamilton	53	40	8,427	7,238
Kingston	192	73	9,223	25,327
Napanee	3	.....	.....	409
Owen-Sound	34	31	4,959	3,733
Otttawa	289	59	13,525	25,121
Oakville	3	.....	.....	157
Prescott	29	15	755	3,906
Port-Burwell	14	6	54	1,032
Port-Arthur	8	8	3,078	1,991
Port-Dover	19	6	170	1,139
Port-Colborne	6	2	95	683
Port-Hope	64	38	3,302	6,153
Port-Rowan	5	1	168	524
Port-Stanley	11	9	1,260	1,062
Picton	32	11	1,383	3,330
Sarnia	27	20	7,364	6,743
Sault-Sainte-Marie	14	12	477	528
Sainte-Catherine	133	67	9,383	19,942
Saugeen	.....	.....	.....	.....
Toronto	235	160	16,748	17,327
Wallaceburg	33	18	1,065	2,121
Windsor	54	28	6,120	5,283
Whitby	3	.....	.....	514
Total	1,480	830	99,092	148,525

PROVINCE DU MANITOBA.

Winnipeg	98	61	6,132	6,715

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Charlottetown	191	23	5,794	19,650

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Victoria	218	101	16,461	17,609
New-Westminster	75	61	4,769	6,395
Vancouver	43	34	2,968	2,451
Total	336	196	24,198	26,455

SOMMAIRE.

Nouveau-Brunswick	1,003	104	9,169	136,257
Nouvelle-Ecosse	2,710	131	21,117	371,432
Québec	1,427	295	75,404	160,590
Ontario	1,480	830	99,092	148,525
Manitoba	98	61	6,132	6,715
Ile du Prince-Edouard	191	23	5,794	19,650
Colombie-Britannique	336	196	24,198	26,455
Total	7,245	1,640	240,906	869,624

TABLEAU comparatif indiquant le nombre et le tonnage portés sur les livres jusqu'à 1894,

Provinces.	1873.		1874.		1875.		1876.		1877.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick.	1,147	277,850	1,144	294,741	1,133	307,926	1,154	324,513	1,133	329,457
Nouvelle-Ecosse.....	2,803	449,701	2,787	479,669	2,786	505,144	2,867	529,252	2,961	541,579
Québec..............	1,842	214,083	1,837	218,946	1,831	222,965	1,902	228,502	1,951	248,399
Ontario	681	89,111	815	113,008	825	114,990	889	123,947	926	131,761
Ile du P.-Edouard..	280	38,918	312	48,388	335	50,677	338	50,692	342	55,547
Colombie-Britanniq.	30	4,095	35	3,611	40	3,685	40	3,809	43	3,479
Manitoba	......	....	......	....	2	178	2	178	6	246
Total..........	6,783	1,073,718	6,930	1,158,363	6,952	1,205,565	7,192	1,260,893	7,362	1,310,468

Provinces.	1884.		1885.		1886.		1887.		1888.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick.	1,096	308,132	1,060	288,589	1,042	269,224	1,027	255,126	1,009	239,332
Nouvelle-Ecosse	2,942	544,048	2,988	541,832	2,929	526,921	2,845	498,878	2,851	485,709
Québec.............	1,628	202,842	1,631	203,635	1,650	232 556	1,586	189,064	1,498	178,520
Ontario	1,184	142,387	1,223	144,487	1,248	140,929	1,275	139,548	1,330	139,502
Ile du P.-Edouard..	234	39,213	227	36,040	225	30,658	225	29,031	218	26,586
Colombie-Britanniq.	116	11,403	123	11,834	134	11,900	149	12,789	167	14,249
Manitoba	55	5,722	63	5,439	65	5,578	71	5,811	69	5,745
Total..........	7,254	1,253,747	7,315	1,231,856	7,294	1,217,766	7,178	1,130,247	7,142	1,089,642

d'enregistrement du Canada à la date du 31 décembre de chaque année depuis 1873, y compris ces deux années.

1878.		1879.		1880.		1881.		1882.		1883.	
Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
1,142	335,965	1,135	340,491	1,097	336,976	1,087	333,215	1,065	308,980	1,107	315,906
3,003	553,368	2,975	552,159	2,977	550,448	3,025	558,911	3,026	546,778	3,037	541,715
1,676	248,349	1,975	246,025	1,889	233,341	1,830	224,936	1,754	215,804	1,739	216,577
958	135,440	1,006	136,987	1,042	137,481	1,081	139,998	1,112	137,061	1,133	140,972
322	54,250	298	49,807	288	45,931	273	45,410	248	41,684	241	49,446
51	4,482	60	4,701	63	5,049	74	6,296	84	7,687	94	9,046
17	1,161	22	1,924	21	1,992	24	2,130	23	2,783	24	2,778
7,469	1,333,015	7,471	1,332,094	7,377	1,311,218	7,394	1,310,896	7,312	1,260,777	7,374	1,276,440

1889.		1890.		1891.		1892.		1893.		1894.	
1,013	218,873	981	209,460	969	193,193	946	181,779	1,010	156,086	1,003	136,257
2,855	464,431	2,793	464,194	2,778	461,758	2,731	425,690	2,715	396,263	2,710	371,432
1,455	168,500	1,399	164,003	1,404	162,330	1,408	162,638	1,426	161,121	1,427	160,590
1,352	141,839	1,312	138,738	1,345	138,914	1,347	141,750	1,370	146,665	1,480	148,525
224	25,506	231	26,080	195	23,316	196	22,706	188	20,970	191	19,650
176	15,241	196	16,024	246	19,767	298	23,448	315	24,900	336	26,455
77	6,091	79	6,475	78	6,197	81	6,118	89	6,534	98	6,715
7,153	1,040,481	6,991	1,024,974	7,015	1,005,475	7,007	964,129	7,113	912,539	7,245	869,624

LIGNES DE CHARGE.

En 1893 le parlement canadien décréta ce qui suit:—

56 VICTORIA, CHAP. 22.

Acte modifiant l'Acte de la marine marchande au sujet des lignes de charge.

[Sanctionné le 1er avril 1893.]

Considérant que, par l'article cinq cent quarante-sept de l'acte du parlement du Royaume-Uni connu comme l'*Acte de la marine marchande de* 1854, il est statué que l'autorité législative de toute possession anglaise aura le pouvoir, par un acte ou ordonnance confirmé par Sa Majesté en conseil, d'abroger en tout ou en partie aucune des dispositions du dit acte concernant les navires enregistrés dans cette possession ; et considérant que par l'acte du dit parlement connu comme l'*Acte de la marine marchande*, 1876,—lequel, ainsi qu'il y est prescrit à l'article deux, doit être interprété comme ne faisant qu'un seul et même acte avec l'*Acte de la marine marchande de* 1854 et les actes qui l'amendent,—il est fait certaines dispositions, dans les articles vingt-six, vingt-sept et vingt-huit du dit acte, au sujet des lignes de charge sur les navires britanniques ; et considérant que par les premier et second articles de l'acte du dit parlement connu comme l'*Acte de la marine marchande*, 1890, les dispositions des dits articles vingt-six et vingt-sept sont modifiées sous certains rapports ; et considérant qu'il n'est pas désirable que les dits articles vingt-six et vingt-sept, tels qu'ainsi modifiés, ou les règlements qui ont été faits ou pourront être faits par la chambre de commerce sous leur empire, ou les dispositions du dit article vingt-huit, soient appliqués aux navires enregistrés en Canada : A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, déclare et décrète ce qui suit:—

1. Les articles vingt-six, vingt-sept et vingt-huit de l'*Acte de la marine marchande*, 1876, et les articles un et deux de l'*Acte de la marine marchande*, 1890, du Royaume-Uni, sont par le présent abrogés en tant qu'ils se rapportent ou s'appliquent aux navires enregistrés en Canada.

2. Le présent acte n'entrera pas en vigueur avant que Sa Majesté n'ait signifié son bon plaisir à ce sujet par proclamation publiée dans la *Gazette du Canada*, ni avant qu'une proclamation du gouverneur en conseil le mettant en vigueur n'ait aussi été publiée dans la dite *Gazette*.

Toutefois, la chambre de commerce impériale ne jugea pas opportun de recommander au secrétaire d'Etat de prier Sa Majesté de confirmer la loi en question. Cette chambre est d'avis que les dispositions de toute législation adoptée par le Canada sous l'empire des dispositions de l'article 547 de l'*Acte de la marine marchande de* 1854 n'a force de loi qu'en ce qu'elle a trait aux limites territoriales du Canada, et n'a aucune valeur dans le Royaume-Uni, et que la seule question en jeu était celle-ci : " les règlements soumettent-ils les armateurs canadiens à une injustice quelconque ".

D'un autre côté le ministère a allégué que la véritable question en jeu semblait être : le parlement du Canada a-t-il agi dans le domaine de ses attributions quand par une loi il a abrogé les dispositions relatives aux lignes de charge de l'acte impérial en tant qu'elles se rapportent aux navires canadiens sans égard aux limites territoriales ? Le ministre a prétendu de plus que l'intention du parlement impérial eut-elle été d'établir une restriction territoriale lorsqu'il a adopté l'article 547 de l'acte impérial dit *Imperial Merchant Act* de 1854, il l'aurait dit expressément, comme il l'a fait dans l'Acte de la marine marchande de 1876, article 44, qui se lit comme suit:—

" Rien dans le présent acte ne s'appliquera aux navires qui font le cabotage ou qui vont d'un lieu à un autre, vers une rivière ou dans les eaux intérieures, lesquels lieux sont en tout ou en partie dans les possessions britanniques, et les dispositions du

présent acte qui se rapportent aux chargements de ponts ne s'appliqueront pas aux chargements de fret transportés par un navire lorsqu'il fait le commerce de cabotage dans une possession britannique.

L'acte impérial de 1867 connu sous le nom de " Acte de l'Amérique Britannique du Nord ", accorde au Canada le droit de réglementer son commerce et sa navigation. Sous l'empire de cette disposition et des dispositions de l'article 547 de l'Acte de la marine marchande de 1854, tout acte ou ordonnance confirmé par Sa Majesté en conseil, et ayant pour but d'abroger en tout ou en partie les dispositions de l'Acte de la marine marchande de 1854 qui ont trait aux navires inscrits dans telle possession, a force de loi après avoir subi la sanction, et une fois qu'il a été proclamé dans telle possession ou jusqu'à telle époque ultérieure que peut indiquer cet acte ou cette ordonnance pour cet objet.

Le parlement du Canada désirant agir en vertu du pouvoir que lui confèrent l'article 547 de l'Acte impérial de la marine marchande de 1854, et les dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord, a abrogé certains articles des actes de la marine marchande de 1876 et de 1890, en tant qu'ils visent ou qu'ils atteignent les navires inscrits en Canada.

Il n'appert pas que l'article 547 de l'Acte impérial de la marine marchande de 1854 mentionne ou crée des restrictions territoriales.

On a de plus prétendu que les dispositions et les pouvoirs apparemment conférés par l'article 547 de l'Acte de la marine marchande de 1854 ont fait l'objet d'une mesure de la part du parlement du Canada, qui a passé une loi relative à l'inscription et à la classification des navires, et cette loi, prétendit-il, abrogeait toutes dispositions générales qui pouvaient exister dans les lois impériales à ce sujet et qui sont incompatibles avec les dispositions de la loi canadienne.

La clause abrogeante de cet acte se lit comme suit :

" Et considérant que par l'article 547 de l'Acte de la marine marchande de 1854, il est décrété et stipulé que l'autorité législative de toute possession britannique aura le pouvoir, par un acte ou une ordonnance confirmé par Sa Majesté en conseil, d'abroger en tout ou en partie toute disposition du dit acte relative aux navires enregistrés dans telle possession, telle partie du dit acte et de tout autre acte modifiant le dit acte et formant partie d'icelui qui est incompatible avec le présent acte, est par les présentes abrogée en tant qu'elle se rapporte aux navires enregistrés en Canada."

A cette époque et depuis on ne souleva pas d'objection contre cette législation, et l'on n'a pas prétendu non plus que les dispositions de la loi n'avaient d'effet que dans les limites territoriales du Canada. L'interprétation que donne la chambre de commerce aux pouvoirs que confèrent au parlement canadien l'Acte de la marine marchande et l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord relativement aux navires inscrits en Canada, est nouvelle, et l'on a fait un rapport au conseil recommandant que des mesures soient prises dans le but de soumettre au gouvernement de Sa Majesté cette appréciation de l'affaire. On donna suite à cette recommandation en juillet dernier.

En réponse à ces représentations on reçut la dépêche qui suit :

" *Le ministère des colonies au gouverneur général.*

" Downing Street, 22 septembre 1894.

" Milord,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai examiné votre dépêche n° 218, du 21 juillet, ainsi que son contenu, au sujet de l'acte fédéral relatif aux lignes de charge de 1893.

" L'expression dont se sert le paragraphe de la lettre de la chambre de commerce, du 27 décembre dernier, et contre laquelle s'incrit le ministre de la marine et des pêcheries, peut s'interpréter dans le sens qu'il indique, mais le but de cette lettre n'était pas de donner une définition aux pouvoirs conférés à la législature canadienne par l'article 547 de l'Acte de la marine marchande de 1854, mais bien de faire voir ce que, au sens de la chambre, cette législature n'avait pas le pouvoir de faire. L'argument du paragraphe en question était qu'une loi du parlement ne peut avoir d'effet dans la Grande-Bretagne de façon à contrôler les actes des autorités britanniques agissant sous l'empire d'une législation impériale dans le Royaume-Uni.

" Il n'y a pas de doute que l'effet de cet article de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord était de déléguer au parlement du Canada, avec l'assentiment de la couronne, le pouvoir de faire des lois relatives aux navires canadiens inscrits, non seulement lorsque ces navires sont dans les limites du Canada, mais aussi lorsqu'ils sont en pleine mer où dans un port étranger, en tant que la jurisprudence du pays étranger reconnaît la loi du navire, lorsque ce dernier est dans le domaine de sa juridiction.

" Le parlement n'a pu, cependant, avoir l'intention de donner le pouvoir à la législature du Canada de légiférer en somme pour le compte du Royaume-Uni, en abrogeant ou modifiant les dispositions d'une loi impériale applicable dans la juridiction territoriale du Royaume-Uni, et je n'ai pas de doute que vos ministres admettront que, comme les autorités de ce pays-ci ne peuvent être liées par aucune autre loi statutaire que par celle qui se trouve dans le statut du Royaume-Uni, l'Acte des lignes de charges adopté par la législature fédérale en 1893 n'en est pas un qu'on puisse recommander à Sa Majesté d'approuver.

" La conférence que suggère la chambre de commerce, entre les experts de ce corps et un expert du gouvernement fédéral, sur la question de la table des lignes de charge, semblerait offrir le mode le plus satisfaisant d'arriver à une entente, et je serais heureux d'apprendre que votre gouvernement est disposé à prendre part à cette conférence.

" J'ai l'honneur d'être, etc.,

" (Signé) RIPON.

" Au gouverneur général,
etc., etc., etc."

A cette dépêche le ministre répondit dans le rapport suivant qu'il adressa au conseil :—

" MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, CANADA, OTTAWA, 16 octobre 1894.

" A Son Excellence,
" Le gouverneur général en conseil.

" Le soussigné a l'honneur d'accuser réception d'une dépêche du très honorable marquis de Ripon à Votre Excellence, en date du 22 septembre, au sujet de la dépêche de Votre Excellence, n° 218, du 21 juillet, et de son contenu, relativement à l'Acte fédéral des lignes de charge de 1893.

" Lord Ripon semble admettre que l'interprétation que le soussigné a donné à l'expression dont se sert le paragraphe de la lettre de la chambre de commerce du 29 décembre dernier est exacte. Mais Sa Seigneurie ajoute que, bien que l'effet de l'article de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord dont parle le soussigné était de déléguer au parlement canadien, avec l'assentiment de la couronne, le pouvoir de légiférer à l'égard des navires canadiens inscrits, sans restriction (en dehors des règles de droit international), le parlement britannique n'a pu avoir l'intention de donner à la législature fédérale le pouvoir de légiférer en somme pour le compte du Royaume-Uni, en abrogeant ou modifiant les dispositions d'une loi impériale applicable dans le domaine juridique du Royaume-Uni, et Sa Seigneurie exprime l'espoir que le ministre de Votre Excellence admettra que, comme les autorités de ce pays ne peuvent être liées par toute autre loi statutaire que par celle qui se trouve dans les statuts du Royaume-Uni, l'Acte des lignes de charge, ce par quoi Sa Seigneurie entend sans doute l'acte intitulé : " Acte modifiant l'Acte de la marine marchande relativement aux lignes de charge adopté par la législature fédérale en 1893, n'est pas une loi qu'on puisse demander à Sa Majesté d'approuver.

" Pour plus de commodité on peut répéter ici le préambule de l'acte en question. Il se lit comme suit:—

"Considérant que, par l'article cinq cent quarante-sept de l'acte du parlement du Royaume-Uni connu comme l'*Acte de la marine marchande de* 1854, il est statué que l'autorité législative de toute possession anglaise aura le pouvoir, par un acte ou ordonnance confirmé par Sa Majesté en conseil, d'abroger en tout ou en partie aucune des dispositions du dit acte concernant les bâtiments enregistrés dans cette possession ; et considérant que par l'acte du dit parlement connu comme l'*Acte de la marine marchande*, 1876,—lequel, ainsi qu'il y est prescrit à l'article deux, doit être interprété comme ne faisant qu'un seul et même acte avec l'*Acte de la marine marchande de* 1854 et les actes qui l'amendent,—il est fait certaines dispositions, dans les articles vingt-six, vingt-sept et vingt-huit du dit acte, au sujet des lignes de charge sur les navires britanniques; et considérant que par les premier et second articles de l'acte du dit parlement connu comme l'*Acte de la marine marchande*, 1890, les dispositions des dits articles vingt-six et vingt-sept sont modifiées sous certains rapports; et considérant qu'il n'est pas désirable que les dits articles vingt-six et vingt-sept, tels qu'ainsi modifiés, ou les règlements qui ont été faits ou pourront être faits par la chambre de commerce sous leur empire, ou les dispositions du dit article vingt-huit, soient appliqués aux navires enregistrés en Canada : A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, déclare et décrète ce qui suit :—

" A raison de la grande importance du sujet en litige, le soussigné, par l'entremise de Votre Excellence, ose insister sur un nouvel examen des vœux du parlement canadien.

" Les ministres de Votre Excellence, en prétendant que le parlement britannique a accordé le pouvoir que lord Ripon admet avoir été conféré au parlement canadien par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et qui a été expressément délégué par l'Acte de la marine marchande, savaient que l'exercice de ce pouvoir était soumis à l'approbation et au consentement de la couronne, et conséquemment, le second paragraphe de la loi stipule que l'acte n'entrera en vigueur que lorsque l'assentiment de Sa Majesté à ce sujet aura été signifié par proclamation dans la *Gazette du Canada*.

" Il est admis que cette loi est du ressort du parlement fédéral.

" Il ne reste qu'à examiner si la législation est telle qu'on doive recommander à Sa Majesté de la sanctionner.

" Lord Ripon est d'avis que ce n'est pas une loi qu'on doive recommander à Sa Majesté de sanctionner.

" Il considère que c'est pratiquement légiférer pour le compte du Royaume-Uni.

" Avec le plus profond respect le soussigné désire exprimer l'idée que le statut ne tente en aucune façon de légiférer pour le compte du Royaume-Uni, mais cherche, sous l'empire du pouvoir reconnu par une loi impériale, à mettre les navires canadiens, lorsqu'ils se trouvent dans des ports anglais, sur un pied en aucune façon meilleur que ce qu'on accorde déja aux navires étrangers, vu que les dispositions de l'acte impérial des lignes de charge ne s'appliquent pas à ces derniers.

" Il ne semble que raisonnable aux yeux du soussigné qu'en regard des dispositions de l'Acte de la marine marchande et de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, le commerce maritime canadien soit, dans les ports anglais, l'objet des mêmes privilèges que ceux qu'on accorde aux navires étrangers.

" D'un autre côté il est probable que les intérêts britanniques seraient en butte à des préjudices considérables si l'on ne faisait à Sa Majesté les recommandations que les ministres de Votre Excellence ont suggérées.

" Un grand armateur de bâtiments en bois, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, a récemment fait savoir au ministère de la marine et des pêcheries ' qu'il faisait l'impossible pour tenir ses navires loin du territoire britannique, car on a la preuve évidente que les lois anglaises se font dans l'intérêt des étrangers, qui peuvent s'y rendre, charger à leur volonté, avoir l'équipage qui leur convient, acheter les approvisionnements qu'ils veulent, et tout cela sans l'intervention de qui que ce soit, tandis que le pauvre bâtiment anglais est soumis à leurs récentes lois déraisonnables à l'égard du commerce maritime.'

"Il termine sa communication en disant :—

"'Je navigue sous quatre pavillons différents, et j'apprends tranquillement mais sûrement que le pavillon anglais est le moins désirable de tous.'

"Un autre armateur de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, cite le cas de la barque *Orontes.*

"Cet armateur écrivait : 'La ligne de charge à laquelle la barque était soumise a réduit ses moyens de transport à tel point que nous n'avions pas d'autre alternative que de la vendre aux Norvégiens, sous le pavillon desquels elle peut maintenant prendre une cargaison complète.'

"Le soussigné comprend parfaitement que la loi relative aux lignes de charge a été adoptée par le parlement impérial dans l'intérêt des bâtiments et des équipages qui appartiennent au Royaume-Uni.

"C'est par son objet une loi absolument locale, et elle a sans doute l'approbation de la population du Royaume-Uni.

"Que cette législation ne soit pas l'objet des vœux des sujets de Sa Majesté en Canada, c'est évident, et le soussigné a en conséquence l'honneur de recommander que, vu ces circonstances, on examine la question de savoir si, après tout, ce n'est pas là un des sujets que prévoient par leur lettre et leur esprit la loi relative à la marine marchande et l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

"Le soussigné a de plus l'honneur de recommander qu'une copie de ce rapport soit transmise, s'il est approuvé, au très honorable principal secrétaire d'Etat pour les colonies, avec prière d'examiner le sujet qui en fait l'objet.

"Le tout respectueusement soumis,

"(Signé) CHARLES HIBBERT TUPPER."

Extrait d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le 12 *octobre* 1894.

Le comité du Conseil privé a examiné une dépêche ci-annexée en date du 22 septembre 1894, du marquis de Ripon, relativement à la dépêche de Votre Excellence du 21 juillet 1894 et son contenu, à l'égard de l'Acte fédéral des lignes de charge de 1893.

Le comité a aussi examiné un rapport ci-annexé en date du 11 octobre 1894, du ministre de la marine et des pêcheries, auquel la dépêche a été renvoyée.

Le comité, approuvant le dit rapport, recommande à Votre Excellence de bien vouloir transmettre une copie certifiée de ce procès-verbal, s'il est approuvé, ainsi que de ses annexes, au très honorable principal secrétaire d'Etat pour les colonies, avec prière de mettre à l'étude la question qui en fait l'objet.

Le tout respectueusement soumis à l'approbation de Votre Excellence.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DE LA BAIE GEORGIENNE ET DU CHENAL DU NORD.

Le rapport de l'ingénieur en chef, qui forme une annexe à ce rapport, contient des renseignements au sujet des travaux hydrographiques qui se poursuivent sous la direction du ministère. Le rapport de Mr W. Bell Dawson, chargé des études des marées, fera partie du rapport de l'ingénieur en chef. De même aussi, le rapport de Mr W. J. Stewart, qui a été chargé de faire le relevé hydrographique de la baie Georgienne et du chenal du Nord, travaux maintenant terminés, sera annexé au rapport de l'ingénieur en chef. On y verra que les officiers et l'équipage chargés de ces études ont commencé leurs travaux le 1er mai dernier et ont terminé le 23 octobre. Les dépenses pour le dernier exercice se sont élevées à $16,292.48.

Les dépenses totales faites pour le compte du relevé hydrographique de la baie Georgienne et du chenal du Nord ont été de $215,389.21.

LONGITUDE DE MONTRÉAL.

En consultant les rapports des années antérieures, vous verrez qu'on a pris des arrangements pour déterminer la longitude exacte de Montréal. C'est une question de haute importance et nécessaire pour obtenir d'exactes cartes hydrographiques et autres. Le rapport du professeur C. H. McLeod, surintendant de l'observatoire du collège McGill, publié comme annexe n° 16 du rapport de 1892 (page 122), renferme des renseignements concernant les observations qui ont été faites à ce sujet.

La lettre suivante du professeur McLeod fait connaître où en sont les études à l'heure qu'il est.

" Observatoire du collège McGill,
" Montréal, 30 octobre 1893.

" L'honorable sir Charles Hibbert Tupper,
" Ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

" Monsieur,—En réponse à votre lettre, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai réduit toutes les observations que j'ai faites, pendant l'été de 1892, en rapport avec la détermination de la longitude de Montréal et de Canso. J'ai transmis les résultats de mon travail à l'Observatoire Royal, pour qu'on les compare aux études faites par les observateurs anglais.

J'ai reçu de l'Observatoire Royal les données provisoires qui suivent au sujet de la longitude :—

" Montréal (d'après les études faites à l'observatoire) 4h. 54m. 18·7s.
" Canso (Hanzell Hill. D'après les observations faites près du bureau de la Compagnie du Câble Commercial)........ 4h. 4m. 9·3s.
" Waterville (d'après les observations faites près du bureau de la Compagnie du Câble Commercial).. 0h. 40m. 41·3s.

" Je vous enverrai mon rapport final lorsque j'aurai reçu de l'Observatoire Royal la réduction complète des calculs.

" Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,
" C. H. McLEOD."

" Montréal, 31 décembre 1894.

" *Longitudes.*—Je regrette que l'Observatoire Royal n'ait pas encore annoncé les valeurs finales des longitudes de Montréal et de Hazel-Hill résultant des opérations faites en 1892. Je suis cependant autorisé à déclarer que le résultat final ne différera pas énormément des calculs provisoires donnés dans mon rapport de 1893, et la fin est très satisfaisante en ce qu'elle s'accorde avec les études des observateurs anglais et avec les miennes, dans les diverses phases.

" Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
" C. H. McLEOD,
" *Surintendant.*"

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR ET CERTIFICATS AUX MÉCANICIENS.

Le rapport annuel du président du bureau d'inspection pour 1893 forme une annexe du présent rapport. L'état indiquant les certificats accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur sera publié dans le supplément, avec une liste des bateaux à vapeur inspectés et de ceux qui ne l'ont pas été ; le nombre de passagers qu'il leur est permis de transporter; le nombre de nouveaux vapeurs ajoutés à la marine du Canada, ainsi que le nombre de ceux qui ont été désemparés, perdus ou condamnés comme impropres au service pendant l'année.

Les perceptions faites pendant le dernier exercice comme droits de tonnage, inspection de bateaux à vapeur et certificats de mécaniciens, ont été de $24,853.47 ; sur cette somme $24,521.35 étaient pour droits de tonnage et d'inspection, et $571 pour certificats de mécaniciens. Les dépenses de l'exercice se sont élevées à $25,961.36, laissant un excédent de recettes de $1,107.89.

Voici l'état comparatif des recettes et des dépenses :—

—				Recettes.	Dépenses.
				$ c.	$ c.
Exercice terminé le	30 juin		1870	12,521 29	7,379 18
do	do		1871	10,369 96	8,321 00
do	do		1872	11,710 43	8,500 00
do	do		1873	15,412 75	11,205 54
do	do		1874	15,603 19	10,291 58
do	do		1875	15,011 90	12,199 81
do	do		1876	13,811 24	13,081 86
do	do		1877	15,858 42	12,073 01
do	do		1878	12,431 25	13,228 28
do	do		1879	12,331 16	13,076 46
do	do		1880	15,424 02	11,854 34
do	do		1881	16,905 49	12,211 65
do	do		1882	15,277 78	14,835 97
do	do		1883	12,577 36	16,209 02
do	do		1884	15,371 79	21,893 28
do	do		1885	13,343 66	23,235 04
do	do		1886	14,087 76	21,775 57
do	do		1887	12,701 20	22,837 80
do	do		1888	12,550 14	21,430 45
do	do		1889	12,576 18	22,313 03
do	do		1890	19,859 18	20,989 52
do	do		1891	21,644 72	22,183 76
do	do		1892	20,994 84	22,736 59
do	do		1893	25,295 35	24,386 95
do	do		1894	24,853 47	25,961 36
				388,555 53	415,231 05
Déduction des recettes sur les dépenses					388,525 53
Solde au débit du fond					26,705 52

L'acte d'inspection des bateaux à vapeur a été de nouveau modifié à la dernière session du parlement. Les détails relatifs à ces modifications se trouvent dans ce rapport sous le titre " Législation."

Voici les noms des inspecteurs des chaudières et machines, ainsi que des coques et de l'équipement de bateaux à vapeur.

Nom.	Fonction.	Adresse.
Edward Adams	Président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur	Ottawa.
M. P. McElhinney	Inspecteur des coques et de l'équipement	do
J. J. Olive	do do	St-Jean, N.-B.
S. R. Hill	do do	Halifax, N.-E.
Vacant	do do	Toronto, Ont.
Thos. Donnelly	do do	Kingston, Ont.
P. D. Brunelle	do do	Québec, P. Q.
R. Collister	do do	Victoria, C.-B.
John Dodds	Inspecteur des chaudières et machines	Toronto, Ont.
J. Johnston	do do	do do
T. P. Thompson	do do	Kingston, Ont.
Wm. Laurie	do do	Montréal, P. Q.
L. Arpin	do do	do do
J. Samson	do do	Québec, do
D. Stevens	do do	Halifax, N.-E.
H. L. Waring	do do	St-Jean, N.-B.
J. A. Thomson	do do	Victoria, C.-B.
C. E. Robertson	do do	Winnipeg, Man.

SERVICE INTÉRIEUR.

Voici la liste des fonctionnaires qui étaient employés au service intérieur du ministère de la marine et des pêcheries à la date du 1er juillet 1894 :—

Nom.	Emploi.	Appointements.
Wm. Smith	Sous-ministre	$ 3,600
John Hardie	Premier commis	2,400
S. P. Bauset	do	2,400
Wm. P. Anderson	Ingénieur en chef, surintendant général des phares et du service hydrographique	2,400
F. Gourdeau	Comptable	2,200
W. L. Magee	Premier commis	1,850
R. N. Venning	Commis de première classe	1,600
W. H. Alexander	do do	1,550
W. P. McElhinney	do do	1,550
A. W. Owen	do do	1,450
E. Stanton	do do	1,450
J. S. Webster	Commis de 2e classe	1,400
J. B. Kent	do do	1,400
J. B. Halkett	do do	1,350
A. H. Belliveau	do do	1,300
V. C. Nicholson	do do	1,250
W. W. Stumbles	do do	1,250
V. H. Steele	do do	1,250
A. Halkett	do do	1,150
F. H. Cunningham	do do	1,150
T. Aumond	Commis de 3e classe	1,000
J. A. Murray	do do	950
J. McClenaghen	do do	950
D. C. Campbell	do do	900
R. Roy	do do	880
B. F. Burnett	do do	850
W. A. Mackinson	do do	750
A. H. Guion	do do	750
J. W. Watson	do do	550
W. C. Gordon	do do	500
E. W. Gilbert	do do	500
M. C. Doyle	do do	500
C. W. White	do do	400
John McCharles	do do	400
J. Morin	Messager	500
J. A. Robertson	do	500

COMMIS SURNUMÉRAIRES.

M. Lamouche	$ 2 25	par jour.
L. Bance	400 00	do année.
E. McQuarrie	25 00	do mois.
L. Peck	15 00	do do

RELEVÉS HYDROGRAPHIQUES.

W. J. Stewart	$ 1,650 00	par année.
C. F. Cox	1,300 00	do
B. H. Fraser	800 00	do
F. Anderson	700 02	do
L. J. Burpee	600 00	do
J. T. Fraser	600 00	do

SERVICE EXTÉRIEUR,—DIVISION DE LA MARINE

Voici le nombre des fonctionnaires qui étaient employés au service extérieur, à la date du 30 juin 1894 :

Surintendant des phares et gardiens de phares, etc., dans l'Ontario et en amont de Montréal	164
Employés à l'agence de Québec, gardiens de phares et gardiens de sifflets de brume, équipages de phares flottants, etc., à Montréal et aux environs, dans la province de Québec	170
Agent, commis, huissier, surintendant et gardiens de phares, sifflets de brume, et employés aux établissements de secours, etc., dans la Nouvelle-Ecosse	197
Agent, commis, huissier, gardiens de phares, de sifflet de brume, etc., au Nouveau-Brunswick	112
Agent et gardiens de phares dans l'Ile du Prince-Edouard	42
Agent et gardiens de phares dans la Colombie-Britannique	16
Officiers et équipages des steamers et navires fédéraux, y compris le service de la protection des pêcheries	245
Capitaines de bateaux de sauvetage	20
Inspecteurs de bateaux à vapeur	18
Examinateurs de capitaines et seconds de navires, et commis du président du conseil	14
Fonctionnaires et serviteurs dans les hôpitaux de marine	23
Préposés à l'engagement des matelots	26
Maîtres de ports	184
Surintendants d'observatoires, observateurs météorologiques, etc., recevant des appointements	143
Hydrographes et ingénieurs, à Ottawa	7
Receveurs d'épaves	36
Gardiens de quais	124
Total	1,503

L'an dernier, le nombre des employés était de 1,536. Outre les 1,503 mentionnés plus haut, il y a 70 préposés à l'enregistrement des navires agissant sous la direction de ce ministère et se trouvant sous son contrôle, mais ils sont en même temps percepteurs des douanes dans les divers ports d'enregistrement, et ils ne reçoivent ni appointements ni honoraires comme préposés à l'enregistrement. Il y a, par tout le pays, 93 jaugeurs et inspecteurs de navires agissant comme fonctionnaires de notre ministère, et qui sont rémunérés à même les honoraires de leurs fonctions, bien qu'en outre de ces emplois plusieurs fassent partie du personnel des douanes. De plus, par arrêtés du conseil du 21 avril et du 2 décembre 1874, le premier officier dans chaque port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie anglaise et de l'Ile du Prince-Edouard, où il n'y a pas de bureau spécial à cet effet, perçoit les droits, prépare les relevés semestriels pour le ministère, et remplit ces devoirs sous la direction de ce dernier.

Par la liste qui précède on voit qu'il y a 143 surintendants d'observatoires, etc., qui sont rémunérés ; mais il y a en outre, par tout le pays, un grand nombre d'observateurs qui n'exigent rien pour leurs services.

SERVICE MÉTÉROLOGIQUE.

Le directeur, M. Carpmael est décédé en Angleterre le 21 octobre dernier, et le rapport du service météorologique, pour l'exercice expiré le 30 juin 1894, et qui forme une annexe de ce rapport, a été préparé par M. Stupart, directeur intérimaire. M. Stupart dit que l'intérêt que manifeste le public en général à l'égard des renseignements que donnent les données recueillies, se révèle par le nombre de plus en plus considérable de demandes d'informations de la part des corporations municipales et de chemins de fer, de même que des particuliers. Ces demandes de renseignements imposent une somme considérable de travaux supplémentaires qui augmentent de jour en jour.

On continue à recevoir de Toronto et d'ailleurs une foule de lettres de la part des personnes qui désirent connaître l'état de l'atmosphère ; on répond toujours à ces lettres sans tarder.

Les compagnies de chemins de fer ont été averties de l'approche des tempêtes.

Au bureau de Toronto on reçoit, tous les jours, par le téléphone, à peu près six demandes d'informations au sujet du temps ; on en reçoit par le télégraphe dix par semaine en moyenne.

Au Canada, les prévisions météorologiques sont communiquées au public gratuitement, et sont affichées dans les endroits publics des villes.

Il en est de même aux Etats-Unis. On y donne autant de publicité que possible aux prévisions météorologiques pour le bénéfice de tous ceux dont les intérêts subissent l'influence des changements de temps et de température.

Lorsque c'est pour l'avantage du public qu'on demande à connaître l'état de l'atmosphère, les réponses sont télégraphiées aux frais du gouvernement, mais lorsqu'il s'agit d'intérêts privés, les télégrammes sont payés par ceux à qui ils sont transmis.

Le bureau météorologique des Etats-Unis est relié au ministère de l'agriculture, à Washington.

Le service météorologique de la Grande-Bretagne est sous la direction du conseil météorologique. Ce conseil est une association qui reçoit une allocation du parlement pour le service météorologique, et qui a d'autres sources de revenu.

Les prévisions météorologiques sont communiquées aux souscripteurs par la poste, à raison de dix chelins par an, outre le port. Par le télégraphe, le prix est de trois deniers par jour, plus le coût des dépêches.

A Londres, les prévisions météorologiques sont communiquées aux clubs moyennant une souscription de 10 chelins par an ; lorsque les prévisions doivent servir au public en général, on exige 2c. 6d. par trimestre, en sus du coût des télégrammes.

Ceux qui verbalement ou par écrit demandent comment le temps s'annonce doivent payer un chelin pour la réponse.

OBSERVATOIRES MAGNÉTIQUES.

Les rapports annuels du directeur de l'observatoire magnétique de Toronto et des observatoires de Québec, Montréal, Kingston et Saint-Jean sont annexés au rapport sur le service météorologique. La somme de $4,968.66 a été dépensée pour l'observatoire magnétique de Toronto, et celle de $500 pour chacun des observatoires de Kingston et de Montréal. Le montant total qui a été déboursé pour le service météorologique et les observatoires magnétiques se chiffre par $60,472.30.

CABOTAGE CANADIEN.

Les dispositions du chap. 83 des Statuts revisés du Canada, Acte concernant le cabotage canadien, ne permettent le transport des marchandises ou des passagers par eau d'un port à un autre du Canada que sur des navires anglais ; mais le gouverneur en conseil peut, en tout temps, déclarer que l'acte ne s'appliquera pas aux navires de ce pays. Le parlement du Canada adopta l'acte en question en vertu des dispositions de l'acte impérial, 32 Vic., chap. 11, intitulé : " *An Act for amending the Law relating to the coasting Trade and Merchant Shipping in British Possessions* ", et qui est venu en vigueur dans ce pays lors de sa proclamation par le gouverneur général le 23 octobre 1869.

Quand il a été constaté que l'Italie, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède, la Norvège, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, la Belgique et la République Argentine admettaient les navires ou les bâtiments britanniques à leur cabotage sur le même pied que leurs propres bâtiments,—les navires de l'Italie, par un arrêté du conseil en date du 13 août 1873 ; ceux de l'Allemagne, par un arrêté du conseil du 14 mai 1874 ; ceux des Pays-Bas, par un arrêté du conseil du 9 septembre 1874 ; ceux de la Suède et de la Norvège, par un arrêté du conseil du 5 novembre 1874 ; ceux de l'Autriche-Hongrie, par un arrêté du conseil du 1er juin 1876 ; ceux du Danemark, par un arrêté du conseil du 25 janvier 1877 ; ceux de la Belgique, par un arrêté du conseil du 30 septembre 1879 ; et ceux de la République Argentine, par un arrêté du conseil du 18 mai 1881, furent admis au cabotage canadien.

PIGEONS VOYAGEURS.

Un rapport du capitaine D. Mills, du génie royal, surintendant actuel des signaux, à Halifax, forme une annexe de ce rapport. On a opéré certains changements en transportant les pigeons du grenier qui se trouve sur le quai de la marine et des pêcheries à la station des signaux à la citadelle.

Les résultats n'ont pas été satisfaisants dans le passé, vu les difficultés considérables à surmonter. Entre autres les pertes de pigeons dans le grenier qu'ils occupaient autrefois. On a jugé bon de continuer le travail fait dans le but d'établir un service de pigeons voyageurs jusqu'à ce qu'on ait fait un essai satisfaisant des moyens dont on se sert actuellement. On a adopté un nouveau système pour rémunérer l'entraîneur. Il sera rémunéré d'après le résultat de son travail et d'après le nombre de messages transportés de l'île de Sable à Halifax.

ENLÈVEMENT DES OBSTACLES GÊNANT LA NAVIGATION.

Un créditde $5,000 a été voté par le parlement pour l'enlèvement des obstacles gênant la navigation, et la somme de $202 a été dépensée de ce chef pendant le dernier exercice.

On a demandé des soumissions qu'on a reçues jusqu'au 23 avril dernier pour l'enlèvement de ce qui restait d'un vieux quai qui obstruait la rivière de l'île aux Perdrix, près de Parrsborough, N.-E. La soumission de John Smythe étant la plus basse a été acceptée, et M. Smythe a enlevé le quai à raison de $59. Des mesures ont été prises pour rembourser le ministère.

L'enlèvement de ce qui restait de la goélette incendiée *Price Brothers* à la rivière aux Pommes, N.-E., a coûté $25. Le travail a été exécuté par le maître de port avant que le propriétaire put se mettre à enlever l'épave, mais on ne peut imputer de blâme au maître du port vu qu'il était sous l'impression que les instructions que lui avait données l'agent du ministère l'autorisaient à enlever le navire incendié.

L'enlèvement d'une partie de la jetée de l'Etat à Souris que les tempêtes avaient séparée, a coûté $10, et les travaux ont été exécutés par Mr J. D. Gardner, qui avait soumissionné à cette fin.

INSPECTION DU BÉTAIL EXPORTÉ DU CANADA.

Le rapport des inspecteurs forme une annexe à ce rapport. On y verra que le nombre do bestiaux exportés en 1894 est plus considérable qu'en 1893, soit 86,635 bestiaux gras en 1894, contre 83,322 en 1893. Le rapport des inspecteurs accuse une augmentation remarquable dans l'exportation des moutons : 139,780 en 1894, contre 3,743 en 1893 ; d'un autre côté, le nombre de chevaux exportés en 1894 a été de 5,623, tandis qu'en 1893 il ne s'est élevé qu'à 1,660.

LÉGISLATION.

Les actes suivants ont été adoptés au cours de la dernière session du parlement, savoir :—

Acte modifiant l'Acte concernant les phares, les bouées et les balises à l'île de Sable.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant les certificats des capitaines et seconds de navires.

Acte modifiant l'Acte concernant les marins.

Acte modifiant de nouveau les Statuts revisés, chapitre 77, concernant la sûreté des navires.

Acte modifiant l'Acte concernant l'inspection des navires.

Acte modifiant de nouveau l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur.

Acte concernant les ports publics.

Acte modifiant de nouveau les actes concernant le port de Pictou, Nouvelle-Ecosse.

Acte modifiant l'Acte relatif aux maîtres de port.

Ces actes ont été sanctionnés le 23 juillet 1894, et ils forment une annexe du présent rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. SMITH.

Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

Ministère de la marine et des pêcheries.

Ottawa.

ANNEXE Nº I.

SOMMAIRE GÉNÉRAL des dépenses pour l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Service.	Somme.	Total.
	$ c.	$ c.
Service par voie de mer et à l'intérieur—		
Entretien et réparation de steamers fédéraux	128,183 97	
Achat du nouveau steamer *Aberdeen*	50,000 00	
Examen des capitaines et seconds	3,745 33	
Récompenses pour sauvetage de vie, etc	8,014 67	
Enquêtes sur les naufrages	350 81	
Enregistrement des navires canadiens	394 00	
Service des marées	10,172 61	
Enlèvement des obstacles gênant la navigation	202 02	
Service postal d'hiver, Ile du Prince-Edouard	6,497 03	
Rénumérations, police dans le port de Québec	3,103 00	
		210,663 44
Phares et service côtier—		
Appointements et allocations des gardiens de phares	195,026 34	
Agence, loyers et faux frais	17,243 93	
Entretien et réparations, etc	230,237 07	
Construction de phares	28,041 93	
Service des signaux	4,668 93	
Réparations des quais	1,007 65	
		476,225 85
Institutions scientifiques, etc.—		
Observatoire, Toronto	4,968 66	
do Kingston	500 00	
do Montréal	500 00	
Service météorologique	60,472 30	
Relevés hydrographiques	31,461 76	
Allocation à la veuve de feu W. A. Ashe	158 32	
		98,061 04
Hôpitaux de la marine, etc—		
Hôpital de Sainte-Catherine	287 10	
do Kingston	500 00	
Marins malades et invalides	33,990 71	
Marins naufragés et dénués de ressources	2,666 13	
Rémun. accordées aux fonct. des hôpitaux de marine, Saint-Jean, N.B.	960 00	
		38,403 94
Inspection des bateaux à vapeur	25,961 36	
Inspection des bestiaux	1,350 83	
		27,312 19
Appointements et déboursés des surintendants des pêcheries—		
Ontario	22,634 37	
Québec	11,692 82	
Nouveau-Brunswick	18,522 94	
Nouvelle-Ecosse	20,420 81	
Ile du Prince-Edouard	3,078 55	
Manitoba	2,187 35	
Territoires du Nord-Ouest	3,143 94	
Colombie-Britannique	5,283 21	
		86,963 99
Pisciculture		45,024 67
Protection des pêches		115,147 50
A reporter		1,097,802 71

Sommaire général des dépenses pour l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Service.	Somme.	Total.
	$ c.	$ c.
Report		1,097,802 71
Divers—		
Construction de passes migratoires, etc	2,148 67	
Frais judiciaires	4,094 29	
Exposition des pêcheries canadiennes	1,217 63	
Distribution des primes de pêche	4,624 50	
Ostréiculture	6,161 04	
Commission internationale des pêcheries	1,912 69	
		20,158 82
Mer de Behring	12,544 74	
do Arbitrage	46,924 61	
		59,469 35
W. B. Deacon		21 00
Licences accordées à des navires de pêche américains		462 15
Faire sauter un rocher à Loch Lomond		996 65
Licences en vertu du *modus vivendi*		670 50
Primes de pêche		158,794 54
Gouvernement civil, appointements	45,014 54	
do faux frais	10,012 14	
		55,026 68
		1,393,402 40

ANNEXE Nº 2.

ÉTAT du revenu du ministère de la marine, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Service.	Montant.
	$ c.
Revenu casuel (vente de formules de navigation, $134.75; divers, $55,351.54)	55,486 29
Service postal des caps	187 50
Steamers fédéraux	14,460 46
Examens des capitaines et seconds	2,907 54
Amendes et confiscations	1,915 36
Havres, jetées et quais	9,453 84
Services des phares et côtier	6,795 00
Certificats de mécaniciens de bateaux à vapeur	706 50
Inspection de bateaux à vapeur	24,866 33
Caisse des marins malades	49,090 85
	$165,589 67

ANNEXE N° 3.

RAPPORT ANNUEL DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

OTTAWA, 25 janvier 1895.

Mr JOHN HARDIE,
Sous-ministre intérimaire de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport sur les travaux exécutés dans la division technique du ministère de la marine et des pêcheries, durant l'année dernière.

Cette division comprend tous les travaux techniques du ministère, au siège principal. Le service météorologique de Toronto n'est pas inclus. Les travaux techniques comprennent la construction et l'entretien des phares, des phares-flottants, des sifflets de brume, des bouées et des balises; la surveillance de la construction et le radoub des steamers de l'Etat; la construction et le radoub des canots de sauvetage et de leurs stations; la distribution du crédit accordé pour l'enlèvement des épaves et des obstacles qui se trouvent dans les eaux navigables; le relevé des marées et des courants; le relevé hydrographique des eaux du Canada; la construction et la réparation des piscifactures; la partie technique qui se rapporte à l'entretien des passes migratoires; la surveillance des relevés des bancs d'huîtres; l'examen des demandes de lots de grève en ce qu'elles intéressent la navigation; la préparation et la publication des notes hydrographiques et des avis donnés aux marins.

SERVICE DES PHARES.

Les travaux exécutés en rapport avec la construction et l'entretien des steamers de l'Etat et des phares, et en rapport avec l'aide accordée à la navigation, sont détaillés au rapport du sous-ministre. Les travaux nécessités par la préparation des plans et devis ont été faits dans la salle du dessin, au siège principal, sous la direction de Mr F. Cox, sous-ingénieur.

Le tableau qui suit donne une idée de l'étendue et de la variété de cette partie des travaux de la division :—

Nature du dessin.	Dessins.	Copies.
Bâtiments de cor de brume	1	....
Phares, tours et logements	15	40
Feux de mâts	2	3
Abris	1	2
Appareils illuminateurs	2	1
Réparation des bâtiments de feux	3	3
Abris à chaloupe	2	7
Jetée en béton	1	....
Bouées	....	11
Relevés hydrographiques des réserves de phares	6	68
Cartes indiquant les lieux dangereux	....	66
Cartes	1	....
Steamers	2	14
Mobilier, salles administratives	2	3
Poudrière	1	7
Signaux à bombe, grues, etc	3	4
Maréomètres	2	6
Bancs d'huîtres	....	6
Passes migratoires	1	3
Chaudières	1	6
Quais	....	2
Goélettes (pour concours)	....	14
Dessins explicatifs pour annexer aux rapports	....	2
Mappemonde pour indiquer les différentes routes	2	1
Emplacements d'hôpitaux	....	12
	48	290
Total des dessins et plans	....	338
Devis	....	34
Cartes reçues et inscrites	....	115
Cartes inscrites dans les registres	....	27
Avis aux marins et avis hydrographiques (comprenant 95 endroits)	....	55

Marine.

OBSERVATIONS DES MARÉES.

Les observations des marées et des courants dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent et sur le littoral canadien de l'Atlantique ont fait de bons progrès l'année dernière sous la direction de M. Bell Dawson, I.C. Je transmets sous ce pli (pièce B) son rapport sur les travaux de l'année.

Il est à regretter que la faible somme accordée à ce service empêche d'obtenir promptement des résultats complets pour toutes nos côtes, mais chaque année voit s'augmenter d'une façon importante nos connaissances des courants et des marées, même à l'aide du modeste crédit présentement à notre disposition. Nos fonctionnaires de la Colombie-Britannique ont reçu instruction de travailler, de concert avec M. Dawson, à obtenir des renseignements préliminaires dont on se servira lorsque nous pourrons faire une observation systématique des marées et des courants du littoral du Pacifique.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DE LA BAIE DE QUINTÉ.

Comme je l'ai dit dans mon rapport de l'année dernière, le relevé a été terminé dans le cours de l'été de 1893, mais en conséquence de l'urgence d'autres travaux dans la salle des dessins, il a été impossible de terminer la carte, comme on l'espérait.

TRAVAUX HYDROGRAPHIQUES, LITTORAL DU PACIFIQUE.

Le capitaine J. T. Walbran, capitaine du steamer canadien, le *Quadra*, station de la Colombie-Britannique, a pu, dans le cours de l'été dernier, faire l'examen de plusieurs endroits dangereux dans les eaux de la Colombie-Britannique et en faire rapport, et aussi de relever légèrement certains points au sujet desquels les cartes de l'amirauté semblaient inexactes et manquer de détails. Les résultats de ces examens ont été portés dans les avis adressés aux marins, n°s 3, 35, 41, 45, et 58 de 1894.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DE LA BAIE GEORGIENNE.

Durant l'été dernier, Mr W. J. Stewart, à l'aide du vapeur *Bayfield*, a terminé le relevé de la baie Georgienne, et il est maintenant à préparer la dernière feuille pour terminer la carte des eaux de la baie Georgienne et du chenal nord du lac Huron.

Le coût total de ce relevé s'est élevé à $215,387.21, mais on devrait porter au débit de cette somme une partie de ce qu'a coûté le vapeur *Bayfield*, préposé au relevé, et de ce qu'ont coûté tous les instruments et autres effets que le ministère a maintenant en main pour des études ailleurs. Les dépenses de ce relevé durant l'exercice ont été de $16,292.48.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DES GRANDS LACS.

Le relevé hydrographique de la baie Georgienne et du chenal du nord, qui était d'urgence, ayant été terminé, on décida de continuer les travaux dans le reste des eaux canadiennes des grands lacs. L'emploi de navires d'un tirant d'eau plus considérable et la vitesse de plus en plus considérable des vapeurs, rendent le besoin de cartes marines exactes très urgent. M. Stewart a reçu instruction, une fois les travaux terminés dans la baie Georgienne, de continuer le long de la côte du lac Huron, et fit une triangulation préliminaire à partir de l'ouverture, au phare de Cove Island, le long de la rive sud de l'île Manitouline. On aura besoin de ces travaux pour le relevé des eaux profondes du lac Huron.

Toutefois, on a décidé de faire le relevé de la rive septentrionale du lac Erié l'été prochain, tant à cause de l'importance du commerce qui se fait dans le lac que pour la nature dangereuse de la côte, et parce qu'aussi le parachèvement de ce relevé est une nécessité comme travaux préliminaires pour obtenir une démarcation exacte de la frontière internationale.

Je vous transmets sous ce pli le rapport annuel de M. Stewart sur les travaux exécutés, " pièce A."

Le tout respectueusement,

WM. P. ANDERSON,

Ingénieur en chef.

A

RAPPORT SUR LES PROGRÈS DES TRAVAUX.

Relevé hydrographique des grands lacs.

Bureau des relevés hydrographiques,
Ottawa, 13 novembre 1894.

A Mr W. P. Anderson,
Ingénieur en chef, ministère de la marine et des pêcheries.

Monsieur,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les travaux exécutés par le service des relevés hydrographiques du ministère de la marine et des pêcheries, dans le cours de l'été.

Le premier mai, le *Bayfield*, monté d'un équipage au complet, quitta Owen-Sound pour aller reprendre les travaux dans la baie Nottawasaga. Cependant, avant de quitter Owen-Sound, on a remis en place les balises employées à faire l'épreuve des boussoles des navires ces balises ayant été arrachées durant l'hiver, et on a corrigé avec soin les boussoles du *Bayfield*.

Dans le cours de mai et de juin on a fait des sondages dans la baie Nottawasaga, tant à l'aide du navire qu'avec les chaloupes, et on a accompli de bons progrès malgré les pluies et les tempêtes.

Au commencement de juillet, conformément à vos instructions, je me rendis au lac Huron pour profiter du beau temps de l'été et prolonger le relevé à partir de l'embouchure de la baie Georgienne jusqu'au relevé fait par les Etats-Unis à l'île Drummond, le long de la ligne méridionale du Grand Manitoulin et de l'île Cockburn, soit une distance de 80 milles. La rive sud du Grand Manitoulin est très basse, très accidentée, et couverte d'un bois épais presque jusqu'au bord de l'eau, s'étendant ainsi en une ligne à peu près droite, de sorte qu'on ne pouvait songer à faire une triangulation ordinaire. Je construisis en conséquence un bon nombre de bouées à plates-formes triangulaires destinées à soutenir de petites pyramides légères. Ces bouées ont été ancrées au large aussi loin que possible, mais de manière à les voir commodément de la rive inférieure, et de cette façon on fit une série très satisfaisante de triangles, raccordant le phare de Cove Island aux îles aux Canards, soit une distance de 54 milles. En sus de ce travail important, une partie considérable de la côte a été relevée, et les balises nécessaires pour les sondages ont été posées.

Comme préliminaire de l'établissement projeté des feux d'alignement, on a aussi partiellement relevé le golfe Manitoulin ou baie du Sud, renfoncement profond de 13 milles sur la rive méridionale du Grand Manitoulin, et on fit, pour votre information, un plan de son embouchure étroite, mais assez bonne.

Le relevé de cette partie des lacs sera quelque peu fatigante, car il ne se trouve pas de bons refuges contre les vents de l'ouest pour un petit navire entre la baie du Sud et les îles aux Canards. Ces longues courses, lorsque le temps est incertain, absorbent beaucoup de temps précieux.

Vers la mi-août je revins à la baie Nottawasaga, vu qu'il fallait deux mois pour terminer les travaux en ce lieu. Ces travaux furent exécutés et on arriva à Owen-Sound dans la soirée du 23 octobre.

Dans le cours de l'été on a fait 1,210 milles de sondage avec le navire et 670 avec les chaloupes, en sus des travaux accomplis sur le lac Huron. On a dû prendre grand nombre d'observations en rapport avec la ligne de la rive pour déterminer la latitude au cap Riche et à l'embouchure de la rivière Nottawasaga, en relevant la distance méridienne chronométrique entre les deux endroits. On a aussi pris des observations en rapport avec les variations de l'aiguille magnétique. A l'exception des hauts-fonds à l'ouest et au nord-ouest du phare de Nottawasaga, il ne s'en trouve pas dans la baie à l'extérieur, les hauts-fonds quelque peu larges bordent la rive.

Le relevé de la baie Georgienne est maintenant terminé, il ne reste plus qu'une étendue d'à peu près 1,200 milles carrés, au milieu de la baie, qui n'ait pas été systématiquement sondée. On a fait quelques sondages en traversant et retraversant la

baie, et comme on n'a jamais signalé de hauts-fonds dans cet espace, les choses peuvent en rester là jusqu'à ce que des travaux plus importants aient été exécutés dans d'autres lacs.

Onze étés ont été employés à faire le relevé de la baie Georgienne et du chenal nord du lac Huron, au prix de $215,000, mais à l'exception peut-être du lac Supérieur, nul des autres lacs sera loin de prendre autant de temps et d'argent.

Au commencement de l'été on a eu un temps très pluvieux qui fut suivi d'une sécheresse exceptionnelle accompagnée d'une fumée très épaisse, retardant les opérations durant plusieurs jours à la fois. De fait on n'a pas eu de temps convenable après juillet, la fumée épaisse suivait de trop près les grands vents.

Je dois à tous les fonctionnaires mes remerciements pour l'attention qu'ils ont apportée à l'accomplissement de leurs devoirs respectifs.

On passera l'hiver à préparer les travaux de l'été dernier pour le graveur, à faire le plan de la rive méridionale de l'île du Grand Manitoulin, pour les sondages qu'on pourra faire à l'avenir, à écrire les directions de la navigation, et à préparer les divers rapports de latitude, des distances méridiennes et des observations magnétiques.

On a reçu, revisé et renvoyé à Londres, Angleterre, la première épreuve de la carte imprimée qu'on avait dessinée l'hiver dernier, de sorte que d'ici à une couple de semaines les cartes seront en vente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. J. STEWART.

B

RAPPORT SUR LE PROGRÈS DES TRAVAUX.

ETUDES SUR LES MARÉES ET LES COURANTS DANS LES EAUX CANADIENNES.

OTTAWA, 15 décembre 1894.

A Mr W. P. ANDERSON, I.C.,
Ingénieur en chef du département de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur les progrès des observations des marées et des courants dans les eaux canadiennes.

Comme les travaux se divisent naturellement en deux parties, on peut mentionner d'abord l'amélioration et le développement du système des postes de marées, et décrire ensuite les études sur les courants telles que commencées cet été, avec les résultats déjà obtenus.

OBSRRVATIONS SUR LES MARÉES.

La course des marées varie tellement sur nos côtes que les marégraphes ou instruments employés pour marquer les marées, ont dû être primitivement faits sur une échelle spéciale, de manière à convenir à chaque lieu. Après examen des indications de ces instruments, on a constaté qu'une amélioration importante pouvait s'accomplir à certains postes en donnant aux instruments une échelle plus grande avec une course plus considérable. On pourrait aussi adopter une échelle uniforme aux postes du golfe Saint-Laurent. En conséquence on fit faire trois nouveaux instruments marqueurs pour remplacer quelques-uns de ceux qui existent actuellement, et on modifia leur échelle de manière à les rendre propres aux postes qu'on établira cet été. Ces instruments sont faits d'après le modèle de lord Kelvin, fabriqué par M. James White, de Glasgow.

A deux des postes des îles on a dû se demander l'heure par télégraphe deux fois par semaine pour régulariser l'horloge des marqueurs. Pour éviter cette dépense, on se sert maintenant d'instruments à méridien appelés dépléidoscopes qui, une fois exactement fixés sur le méridien, donnent l'heure juste du passage du soleil sur le méridien. On se servait déjà à Antiscosti d'un de ces instruments, bien qu'un peu

primitif; et après des recherches considérables, on en a acheté trois autres de fabrication moderne d'un fabricant de Paris. Deux de ces instruments étaient défectueux lorsqu'on les a reçus; mais on en fit deux bons avec les trois et on les posa, l'un à l'île Saint-Paul et l'autre au nouveau poste du district de Belle-Isle. Le troisième, destiné à l'île d'Anticosti, est arrivé trop tard, après avoir été réparé, pour être mis en place cet été.

Le marégraphe de Saint-Jean, N.-B., n'avait pas bien fonctionné depuis le commencement, pas au point cependant d'entraver les indications des marées. Ce marégraphe est muni d'une colonne en bois de trois pieds carrés, formant un puits ouvert dans lequel sont posés les tuyaux verticaux. Les tuyaux se trouvent unis par un espace libre dans lequel on peut introduire la chaleur pour les empêcher de geler en hiver. La colonne exige d'être plus longue que tout l'espace qu'il y a entre la marée la plus basse et la marée la plus haute, qui, à Saint-Jean, est de 28 pieds. La pression de cette colonne d'eau provoquait parfois des fuites d'eau et il fallait fréquemment pomper. En conséquence on l'enleva en mars dernier et on le renforcit d'un doublage en bois de 3 pouces et en posant des entretoises à l'intérieur. On a posé un rang de deux feuilles de feutre sous le doublage neuf, et on l'a aussi calfaté au goudron partout pour le rendre parfaitemnt étanche. On a dû poser une grande boîte remplie de lest au pied de la colonne pour l'empêcher de flotter.

On a aussi profité de l'occasion pour poser un tuyau d'alimentation nouveau, type particulièrement fait pour être nettoyé aisément en tout temps. On va poser ce tuyau à tous les marégraphes à mesure que les circonstances le permettront.

Le 13 janvier est survenue une grande tempête à l'île Saint-Paul qui a avarié le marégraphe. Cette tempête est la plus forte qu'on ait eue depuis 1875; une homarderie située sur l'île à 25 pieds au-dessus des hautes eaux a été complètement emportée à la mer. Malgré un travail persistant accompli durant le reste de janvier le marégraphe n'a pu être mis en bon état. Il fut impossible d'atteindre ce poste avant l'ouverture de la navigation, au commencement de mai. Un des nouveaux instruments y fut transporté à la première occasion (le 12 mai), mais une fois posé on constata que son mécanisme était défectueux et ne fonctionnait pas. Comme les communications avec l'île ne se font que tous les 15 jours, il s'en suivit un retard très malheureux. On a dû renvoyer le mécanisme à Halifax pour le réparer; et après beaucoup d'inconvénients qui entravèrent aussi des arrangements pour d'autres travaux, ce ne fut que vers la mi-août que ce poste fut finalement mis en bon état.

On fit immédiatement l'examen des deux autres instruments, et on corrigea leurs défauts après un travail minutieux de plusieurs semaines. Il est heureux que ceci se soit accompli à temps, car un des instruments était destiné à Belle-Isle, et tout coté défectueux aurait probablement déterminé la perte d'une année d'observation a un poste aussi isolé.

NOUVEAUX MARÉOMÈTRES ÉTABLIS.

On avait l'intention de terminer durant l'été le réseau des principaux maréomètres, mais comme on avait aussi commencé cette année le relevé des courants, et que les fonds destinés aux deux fins ne s'élevaient pas plus qu'à la somme accordée antérieurement pour les observations des marées seules, on a dû rogner la somme totale des travaux. On n'a donc pu établir que deux autres postes dans le golfe Saint-Laurent, et ajourner l'établissement de postes sur le côté de l'Atlantique.

Là où on avait le plus besoin de postes pour le golfe c'était dans le détroit de Belle-Isle et à la Pointe-au-Père. Le maréomètre de Belle-Isle est, pour les fins de marées, en correspondance avec celui de l'île Saint-Paul, car ils commandent les deux entrées par lesquelles les marées du golfe et du fleuve Saint-Laurent arrivent de l'Atlantique. Il était de plus essentiel d'avoir un maréomètre dans le détroit de Belle-Isle cet été, afin d'avoir des données à cet égard pour le relevé des courants. Le chenal de 100 brasses qui s'étend jusqu'à l'embouchure du Saint-Laurent inférieur se termine dans le voisinage de la Pointe-au-Père; et de là à Québec le fleuve est relativement peu profond, et les marées sont plus exposées à subir l'influence des vents. La course de la marée, de moins de cinq pieds dans le golfe, s'élève à dix-sept à la Pointe-au-Père. On peut donc en faire une observation exacte, vu que

le changement est si considérable. Ce lieu est aussi un observatoire météorologique en même temps qu'un poste de pilote. C'est donc un point très important et très convenable pour un poste de marée.

Dans le détroit de Belle-Isle le maréomtère a été installé sur la rive occidentale de la baie Forteau. Le lieu offre un abri assez bon, vu que la baie est assez avancée dans le détroit; il a aussi l'avantage d'être dans l'endroit le plus étroit. La difficulté principale est d'empêcher que la glace le détruise en hiver. L'épaisseur de la glace le long des rives du détroit n'est restreinte que par la profondeur d'eau dans laquelle elle flotte. C'est pourquoi, si un quai baignait dans six pieds d'eau, il serait en butte à de la glace de six pieds d'épaisseur, et ainsi de suite en proportion; et cette glace trouve souvent de l'aide dans la poussée des grosses mers dans son œuvre de destruction. C'est pourquoi les quais des pêcheurs ne baignent pas plus que dans trois pieds d'eau à mer basse; et le maréomètre a été fixé sur un caisson en coffrage rempli de pierre placé à l'extrémité d'un de ces quais.

L'inconvénient de l'eau peu profonde est que le mouvement de la vague est si fort qu'il s'inscrit de lui-même sur le diagramme, et donne ainsi beaucoup de peine à obtenir la courbe exacte de la marée. On ne s'attendait pas à cette difficulté; car d'après les meilleurs renseignements obtenus, on devait trouver là un quai en eau profonde. Comme on a dû faire venir de la Nouvelle-Ecosse les matériaux nécessaires au posage du maréomètre, on a pu surmonter cette difficulté dans le temps. Le meilleur moyen d'y arriver sera de raccorder un tuyau avec l'embouchure qui permet à l'eau de s'introduire dans la maréomètre, et de le poser sur le fond jusqu'en eau profonde, là où le mouvement des vagues cesse de se faire sentir.

A la Pointe-au-Père la rive entre la mer haute et la mer basse est entièrement formée de schiste dur s'étendant en recifs parallèles à la rive. A l'extrémité du large le recif est coupé abrupt jusqu'à la ligne des eaux basses, et de cette extrémité un fond en argile durcie s'étend en pente jusqu'à l'eau profonde. Il n'existe pas d'abri, car il y a un espace libre de 25 milles dans toutes directions de l'O. N. O. ou du N. à l'E.; et du nord-est, d'où viennent les plus grosses tempêtes, l'espace est de 45 à 60 milles. En hiver une glace épaisse descend et monte avec la marée, et vient s'empiler sur le récif à une profondeur de 20 pieds.

Dans de telles circonstances la meilleure chose à faire était de creuser un puits à partir de la ligne des hautes eaux jusqu'au niveau des marées les plus basses, et de faire une tranchée dans le récif pour laisser entrer la marée jusqu'au puits. Feu M. Carpmael avait choisi le meilleur emplacement pour la tranchée, et il avait aussi creusé le puits jusqu'à un certain point de la profondeur requise. Le lieu choisi est immédiatement à l'est du phare. La longueur de la tranchée du puits à la mer basse est de 270 pieds.

La tranchée a été creusée d'un bout à l'autre cet été, jusqu'au niveau des eaux des marées basses ordinaires, et la marée est amenée au puits à l'aide de tuyaux posés dans la tranchée. La tranchée a été faite en trois sections, les deux sections de terre étant séparées par des barrages et asséchées au moyen de pompes à vapeur. La section du large n'a été creusée qu'aux moments les plus favorables à mer basse. Les tuyaux dont on s'est servi sont en bois, faits d'épinette blanche saine et de sapin de 12 pouces de diamètre à peu près, et d'un calibre de trois pouces. Comme ce bois est posé à l'état vert et qu'il est constamment sous l'eau il est plus durable que le fer, et il ne le cède en cela qu'aux tuyaux en laiton, qu'on a jugés trop coûteux pour s'en servir. Ces tuyaux en bois sont raccordés au moyen de toile à voile saturée de blanc de plomb.

La tranchée est de 9 à 10 pieds de profondeur sur presque toute sa longueur; et il aurait été très coûteux de lui donner une profondeur additionnelle de trois pieds pour atteindre l'extrême eau basse—principalement à cause de la somme de travail que les pompes auraient eu à faire.

On a donc adopté le système de siphon entre le niveau des eaux basses ordinaires et celui des extrêmes eaux basses. On a posé un tuyau à air muni d'une soupape pour permettre à l'air qui pourrait s'introduire dans la conduite de sortir et obtenir ainsi que la conduite soit toujours remplie d'eau. A l'extrémité du large de la tranchée, la mer est tellement grosse durant les tempêtes qu'il se trouve beaucoup

d'air dans l'eau ; et dans le but de parer à toute difficulté de ce chef, on a décidé de poser du côté du large un tuyau en fer sur une distance d'environ 100 pieds, qui s'étend de l'extrémité de la conduite principale jusqu'à une profondeur d'eau de 12 pieds aux marées les plus basses. L'extrémité de la conduite principale est protégée par un barrage en ciment qui rend accessible le raccordement entre les deux tuyaux ; et il est toujours possible de renouveler le tuyau du large si c'est nécessaire.

Une longueur d'une vieille chaudière est posée verticalement dans le puits de manière à établir une ouverture autour des conduites de marées, ouverture par laquelle on introduit la chaleur de la façon ordinaire pour empêcher l'eau de geler en hiver. La chaudière a trois pieds de diamètre et a un doublage en bois pour obtenir plus de chaleur.

Le parachèvement des fouilles et de la pose des tuyaux a été retardé par les tempêtes, qui ont été exceptionnellement rigoureuses cet automne ; mais le maréomètre sera tout probablement en état de fonctionner d'ici à une ou deux semaines.

Au poste d'Anticosti le marégraphe a été remplacé par un mécanisme dont l'échelle est améliorée ; on a aussi fait des modifications importantes pour obtenir une plus grande somme de protection durant le gros temps. Il n'est pas rare de voir, durant les tempêtes, les vagues passer absolument par-dessus la maison où se trouve l'instrument.

Vu l'importance de l'île Saint-Paul comme poste de marée, on a cru mieux de faire les dépenses nécessaires pour l'installer parfaitement et de mettre fin aux observations du poste des îles de la Madeleine ; d'autant plus que ce poste n'avait pu fonctionner en janvier et qu'il aurait fallu y faire des dépenses dans tous les cas. Un outillage complet se trouve en ce lieu et on pourra l'utiliser pour monter un nouveau poste.

INDICATIONS, TABLES DE MARÉES, ETC.

Dans le cours de l'année, depuis décembre dernier, les indications des marées se sont prises sans interruption à Québec et à Anticosti, ainsi qu'à Saint-Jean, N.-B., à l'exception de six semaines durant lesquelles les maréomètres ont subi des modifications. L'interruption qui a eu lieu à l'île Saint-Paul ne porte qu'à cinq mois la durée du travail. Le nouveau maréomètre du détroit de Belle-Isle est en opération depuis le mois d'août, et on espère que celui de la Pointe-au-Père sera bientôt en état de marcher.

Il aurait été très à désirer, si les fonds l'eussent permis, d'établir un maréomètre à Halifax cet été, afin d'obtenir les indications des marées de l'Atlantique à titre de comparaison. On fut aussi informé que des indications des marées à Halifax avaient été prises en 1851 et en 1852, et grâce à l'obligeance de l'amirauté on obtint ces indications. Ces renseignements devront être utilisés pour amplifier la base d'après laquelle les tables de marées d'Halifax sont calculées, car présentement elles ne reposent que sur les indications prises durant les deux seules années de 1860 et de 1861. Toutefois, on ne peut faire actuellement les dépenses relativement minimes que nécessiterait cet objet. Depuis 1891 ce ministère a publié annuellement sous forme de petit livre les tables de marées pour Halifax. Sa circulation n'a pas été considérable, et après avoir correspondu avec les libraires de ce pays-ci et d'Angleterre, dans le but d'en répandre l'utilité, on décida finalement de publier les tables dans les almanachs des provinces maritimes. Les tables sont accompagnées de tableaux qui indiquent les différences de marées, ce qui les rend utiles pour tout le littoral de la Nouvelle-Ecosse sur l'Atlantique.

A l'aide des indications déjà obtenues on a essayé d'établir les différences directes de marées avec les postes établis depuis longtemps. La marée à Québec est presque simultanée quant à l'heure absolue avec la marée à Douvres ; et la marée à Saint-Jean, N.-B., avec Brest, qui est le meilleur poste établi en France. De même la marée à Halifax, bien que plus hâtive que dans n'importe quel port européen, est presque simultanée avec celle de Sandy-Hook, à l'entrée du port de New-York, qui est le meilleur poste du service des relevés hydrographiques du littoral des Etats-Unis. Si l'on pouvait déterminer ces différences de marées ou se rendre compte de la loi de leur variation, on pourrait économiser du travail et des frais de calculs pour

quelques-uns de nos ports. Il peut se faire que lorsque les indications auront été de plus de durée, on pourra y arriver avec plus d'espoir de succès.

Présentement les indications prises à Québec et à Saint-Jean, N.-B., sont à peu près suffisantes pour calculer des tables préliminaires de marées pour ces ports. A certains endroits où la course de la marée est si considérable, ces tables devraient indiquer la hausse et la baisse de la marée, de même que les heures des eaux hautes et des eaux basses. A Québec la hausse et la baisse peuvent se suivre à l'aide des données primitives sur l'eau basse qu'offrent les cartes de l'amirauté, car la marque taillée dans l'édifice du ministère de la marine à l'époque où l'amirauté fit des relevés existe encore. A Saint-Jean, N.-B., il n'y a pas de marque ou d'autre niveau qui puisse indiquer avec certitude l'étiage adopté dans les relevés de l'amirauté, ou dans les relevés plus récents que le ministère des travaux publics à faits du port. A Saint-Jean, il est particulièrement important d'avoir l'étiage exact, non seulement dans l'intérêt de la navigation et pour d'autres objets tel que la construction de cales de radoub, mais aussi parce que les propriétés sont souvent délimitées par l'étiage. En l'absence d'une marque permanente pour indiquer les résultats obtenus antérieurement, la seule chose à faire était de recommencer les travaux. En conséquence on établit une marque sur les fondations de la nouvelle maison de douane, et pour plus de sûretés on niveau a été raccordé avec une autre marque au bureau de poste. On consulte maintenant cette marque pour la hausse et la baisse de la marée, et on pourra aussi obtenir avec le temps des indications satisfaisantes sur l'étiage.

RELEVÉS DES COURANTS.

L'intention qu'a ce ministère en faisant ce relevé est d'obtenir d'abord des renseignements à l'égard des courants qui se trouvent sur les routes principales que suivent les steamers et les voiliers dans le golfe Saint-Laurent et au large de la côte sur l'Atlantique. On ne se propose donc pas de suivre en détail les courants qui sont près de terre. A l'endroit de ces derniers les renseignements que nous avons n'offrent guère d'intérêt. Les informations que les pêcheurs et d'autres personnes vivant le long des côtes pourraient fournir ne sont guère utiles au but que l'on se propose, quoiqu'elles soient précieuses pour les petits navires qui vont dans les havres locaux; car les courants du large diffèrent ordinairement beaucoup de ceux qu'ils connaissent. Les gros voiliers et les steamers eux-mêmes ne sont pas en mesure d'obtenir ces informations avec assez d'exactitude; car l'effet d'un courant se complique de la dérive et d'autres circonstances qui ne peuvent s'éviter sans des observations spéciales qu'ils n'ont pas le temps de faire. Les bâtiments qui ont le plus d'occasions d'obtenir des renseignements utiles sont les vaisseaux de guerre, qui, lorsqu'ils passent régulièrement sur certaines routes, peuvent prendre le temps de faire des observations spéciales; et les steamers employés à la réparation des câbles, alors qu'ils sont occupés à mettre des bouées fixes en pleine mer, car ils ont alors un point déterminé sur lequel ils peuvent s'orienter pour établir la direction du courant.

Des renseignements recueillis même à la hâte peuvent être utiles lorsqu'un courant est constamment dans la même direction, sans trop de changements; mais règle générale les courants eux-mêmes subissent l'influence des marées et des vents, et exigent conséquemment d'être l'objet d'observations continues à des positions définies pour se rendre compte de leur nature. Déjà les vents et le baromètre sont l'objet d'observations coutinues de la part du service météorologique relevant de ce ministère; et les postes de marées maintenant établis servent à fournir les indications des marées dont on a besoin pour relever les courants comme pour relever les marées mêmes.

On a jugé très important dès le début de se rendre compte de la nature des courants aux deux embouchures principales du golfe Saint-Laurent, savoir: dans le détroit de Belle-Isle et le détroit de Cabot, entre le Cap-Breton et Terreneuve. Le mode le plus satisfaisant aurait été de mettre un navire dans chaque détroit afin d'obtenir des observations simultanées durant une période de temps plus longue Mais on n'a pu le faire faute de moyens; et le mieux qu'on a pu faire a été de noliser le steamer *Lansdowne* pendant trois mois, alors qu'on pouvait s'en dispenser avec le moins d'incommodité pour son autre service. On décida donc de partager le temps

entre les deux détroits; adoptant les mois de juillet et de septembre pour le détroit de Belle-Isle, afin d'obtenir des conditions aussi différentes que possible; et adoptant le mois d'août pour le détroit de Cabot, dans l'espoir d'avoir un temps plus calme dans un lieu aussi exposé. Lors du premier voyage à Belle-Isle, on apporta les matériaux nécessaires à l'érection d'un maréomètre dans ce détroit.

Le parti d'exploration se composait de moi-même, de Mr H. M. McKay, Sec. A.B., et du capitaine Douglas, R.M.R. M. McKay faisait les fonctions d'aide-ingénieur pour relever les courants, aidé de M. R. McKeen pour le travail de nuit. Il a aussi pris les observations météorologiques. Le capitaine Douglas était chargé de l'érection du maréomètre à Belle-Isle, et entre-temps, durant l'été, il surveilla les modifications qu'on a faites à l'île Saint-Paul et à Anticosti, et la construction du maréomètre à la Pointe-au-Père. Le Dr W. E. Deeks nous accompagna au mois de juillet pour recueillir des informations pour le ministère sur la reproduction et la propagation du poisson. Le capitaine et les officiers du vaisseau ont aussi volontiers donné leur concours pour faciliter le travail. Voici quel a été l'itinéraire général :

29 juin.—Nous avons quitté Saint-Jean, N.-B., faisant escale à Halifax pour prendre des matériaux pour Belle-Ile, et à Sydney pour faire du charbon.

6 juillet.—Nous sommes arrivés à la baie Forteau, dans le détroit de Belle-Isle.

7 juillet au 9 août.—Nous avons fait des relevés dans le détroit de Belle-Isle et les environs, et construit un maréomètre à la baie Forteau.

10 au 12 août.—Nous sommes retournés au détroit de Cabot.

13 au 31 août.—Nous avons fait des relevés dans le détroit de Cabot; y compris aussi une escale à Sydney pour y prendre des vivres et du charbon.

1er au 4 septembre.—Second voyage à Belle-Isle.

5 au 25 septembre.—Relevés dans le détroit de Belle-Isle.

26 au 29 septembre.—Nous sommes retournés de Belle-Isle à Pictou, y compris une escale à l'île Saint-Paul et quelques travaux dans le détroit de Cabot.

Lors des longs voyages on a recueilli autant de renseignements que possible. On a d'abord vérifié avec soin le loch breveté avec les courses mesurées sur la carte marine, afin de bien établir son exactitude. On l'employa ensuite à se rendre compte de la direction du courant en faisant des courses entre des points de départ et d'arrivée exactement déterminés. La course réelle suivie était déterminée d'après la moyenne des indications prises toutes les 10 ou 15 minutes sur la boussole, dont le système était celui de la boussole de sir William Thompson. On évitait ou suivait la dérive du vaisseau.

En arrivant au lieu où l'on devait faire les relevés définitifs on choisit plusieurs postes sur la carte comme étant les positions les plus avantageuses pour le travail, et les uns ou les autres ont été pris selon le vent et le temps et l'abri qu'ils offraient. Les jours où le temps était trop mauvais à un poste déterminé ont été utilisés à faire des études sur la température, études qui en conséquence étaient faites sans perdre trop de temps consacré à d'autres fins.

Voici quels sont les détails relatifs au steamer *Lansdowne* dont on s'est servi pour le relevé :—

Tonnage inscrit	463	tonneaux
Tonnage brut	680	"
Longueur de quille	180	pieds.
Largeur	32	"
Tirant ordinaire	13	pds 6 pouces.
Chevaux-vapeur	80	
Plus grande vitesse	10	nœuds.
Déplacement sur section longitudinale :		
Au-dessus de l'eau	2,980	pds carrés.
Au-dessous de l'eau	2,160	" "

Les derniers détails sont importants, en ce qu'ils se rapportent à la dérive accomplie dans des conditions données.

MÉTHODES ET APPAREILS.

Dans une étude de cette nature il est opportun d'éviter la complication des courants de terre, qui s'étendent ordinairement d'un à deux milles au large. La distance de terre est donc rarement moins de 3 à 5 milles, et souvent de 10 à 20 milles ou plus ; et la meilleure méthode est d'ancrer un vaisseau dont on se servira comme d'un point fixe pour déterminer la rapidité et la direction du courant. Pendant qu'on est à l'ancre on doit profiter des meilleures chances pour déterminer la position du vaisseau même, soit par les points pris sur la rive ou par des moyens astronomiques, et ce procédé doit se répéter aussi fréquemment que possible afin de bien s'assurer qu'on n'a pas changé de position en chassant sur son ancre. C'est alors qu'on peut le mieux mesurer le courant au moyen de compteurs aidés de bouées et d'autres appareils que suggèrent les circonstances.

Les profondeurs dans lesquelles il a été nécessaire de jeter l'ancre variaient de 30 à 40 brasses dans le détroit de Belle-Ile, et allaient jusqu'à 260 brasses dans le détroit de Cabot. Pour ces grandes profondeurs nous avons employé une aussière à corde en fil métallique; et comme on compte ordinairement sur la friction de l'eau elle-même pour donner une prise considérable à une aussi grande longueur de corde, une ancre relativement petite peut tenir. Pour cette raison il s'opère un peu de relâche dans les grosses mers, et il est nécessaire de se précautionner contre les tensions soudaines dues à son mouvement. En conséquence la corde de l'ancre fut posée sur une grande poulie en arc dont le *Lansdowne* est muni, et un accumulateur ou étrangloir fut introduit entre cette poulie et le point d'attache du navire qui avait presque reviré. Cet étrangloir a fait l'office d'une balance à ressort ordinaire et a fait cesser le mouvement du navire. Il avait à peu près la forme de l'instrument employé à bord du navire américain *Blake* qui sert aux travaux hydrographiques, et décrit dans l'ouvrage *Gulph Stream Investigations* du lieutenant Pillsbury, publié à l'annexe n° 10 du rapport de 1890 sur l'hydrographie des côtes des Etats-Unis. Il comprenait 60 disques en caoutchouc d'un diamètre de 5 pouces, faisant une longueur totale de 12 pieds ; la plus grande compression réduisait sa longueur à 8 pieds 8 pouces.

Le manque de fonds a été la principale difficulté qu'on a éprouvée lorsqu'il s'est agi de se procurer des appareils d'ancrage convenables ; car la somme accordée pour ces relevés était d'un peu plus de la moitié des dépenses estimatives. On a donc dû s'efforcer à passer ce premier été avec les appareils les plus simples et les moins coûteux. On s'est servi du treuil à vapeur qui se trouvait déjà sur le vaisseau pour manœuvrer la haussière métallique dont on se servait dans les mouillages en eau profonde ; la chasse des ancres en usage a aussi donné beaucoup de peine et d'anxiété qu'on aurait pu éviter en grande partie à l'aide d'appareils meilleurs et plus lourds. Comme les courants mêmes dépassent rarement deux milles à l'heure, il fallait très peu de chose pour tenir le vaisseau durant le calme. Mais dans le gros temps il était difficile d'empêcher les ancres de chasser, ce qui arrivait même contre le courant, lorsque le vent et la marée étaient dans des directions contraires et que le vaisseau était en travers du vent.

La nature du fond grandissait encore les difficultés. Dans le détroit de Belle-Isle, le fond, d'après tous les indices, semble être fait d'un roc très uni, à tel point qu'il semble plausible de supposer que les banquises dans le détroit lui ônt donné, avec le temps, cette surface unie. La carte marine indique que le fond du détroit de Cabot est fait de vase ; et en conséquence on prît pour ancre de gros grappins à cinq fourchons. Bien qu'il y ait de la vase à certains endroits, le fond même est dur la plupart du temps. On a pris soigneusement note de tous les indices se rapportant à la nature du fond, et on a aussi conservé toutes les matières marines que remontaient les ancres.

Les compteurs de courants à l'aide desquels on peut le mieux déterminer la rapidité et la direction des courants sont maintenant et ordinairement construits de manière à indiquer les résultats électriquement, ce qui est un grand avantage, particulièrement à l'égard des courants de marée, dont la rapidité varie constamment. On peut employer le compteur de manière à obtenir des indications ininterrompues, le jour et la nuit si on le désire, sans le sortir de l'eau. Ces compteurs sont faits sur deux principes différents; l'un mesure le courant au moyen d'une série de petits

godets qui tournent horizontalement, d'après le même principe qu'un anémomètre; l'autre se compose d'un éventail semblable à une hélice ou à un moulin à vent qui tourne verticalement. Le compteur a dans chaque catégorie une queue qui lui fait tenir la tête au courant; et sa position dans l'eau indique ainsi la direction du courant. Pour les fins maritimes le compteur horizontal a semblé être d'un usage général plus commode; car il subit moins l'influence du mouvement vertical des vagues et le roulis du vaisseau. Le compteur à éventail est plus apte à changer de direction quand le vaisseau roule, et à donner ainsi des indications exagérées. Dans ce relevé on s'est servi d'un compteur de chacune de ces catégories.

Comme un vaisseau à l'ancre se tient toujours entre le vent et la marée et comme le vent et la marée sont rarement dans la même direction, le vaisseau roule ordinairement. Dans le cas actuel le *Lansdowne* complétait son double mouvement de roulis, en temps modéré, dans 6 à 7 secondes. Dans cet intervalle le compteur montait et baissait de 2 à 3 pieds dans l'eau. Lorsque la hauteur des vagues dépassait 5 à 6 pieds, le roulis était beaucoup plus fort et on ne pouvait plus compter sur les appareils pour en obtenir des indications exactes. Pour surmonter cette difficulté on adopta finalement un plan très simple; on suspendit le compteur au moyen d'une corde qui courait sur une grosse poulie placée sur un davier et fixée du côté opposé du pont. On attacha un poids à la partie horizontale de cette corde qui l'abaissait pour la laisser ensuite aller sur la poulie de manière à compenser pour le roulis du vaisseau. Les fils électriques étaient indépendamment posés sur le compteur.

Comme on a fait presque exclusivement usage de ces compteurs pour les études sur les fleuves et les rivières, on me permettra de signaler brièvement certains points spéciaux en rapport avec l'emploi des appareils électriques pour faire des études en mer. Le principe de l'enregistrement consiste simplement en ce que le circuit électrique s'établit et se rompt à chaque révolution du compteur; et les révolutions sont inscrites par un appareil mû par un aimant. Le compteur est muni d'un compartiment vide d'air dans lequel le contact peut s'opérer; mais on a constaté qu'il était très difficile d'empêcher l'eau de s'introduire dans ce compartiment. On y remédiât en le remplissant d'huile, dont les propriétés sont suffisamment neutres pour empêcher de faire le tour et exclure l'eau, tout en servant à égaliser la pression à une profondeur considérable. A raison de la nature plus sensible de l'eau salée comme conducteur si on la compare à l'eau douce, il semble essentiel qu'aucune partie de l'appareil vienne en contact avec l'eau dans le circuit inférieur. C'est ce qui détermina, au début, la plus grande difficulté; et on jugea nécessaire d'isoler complètement le fil conduisant à l'appareil et d'envelopper de caoutchouc tous les raccordements. Grâce à ces modifications le compteur horizontal a pu fonctionner avec succès, mais le compteur à éventail vertical avait un compartiment vide si grand et de si nombreux raccordements qu'aucun de ces moyens n'a pu réussir; on a dû abandonner toute tentative de le faire fonctionner électriquement, et on y a joint un compteur mécanique fixé d'une façon improvisée qui fit l'affaire.

Pour obtenir le pouvoir on se sert ordinairement de cellules sèches; mais pour un travail continu dans des courants de marée elles ne conviennent pas, vu que le pouvoir diminue rapidement, on surmonta cette difficulté en se servant d'un plus grand nombre de cellules et en réduisant le courant au moyen d'un serpentin de résistance que l'on pouvait varier de 1 à 10 ohms pour équilibrer la tension variante de la batterie. Ceci, cependant, exigeait une attention et un travail constants. Il est impossible de se servir de la batterie à gravité en mer, vu que le mouvement mêlerait les deux liquides; mais on constata qu'une batterie ordinaire à base de zinc et de carbone donnait entière satisfaction; car le courant qu'elle produit est très uniforme et très constant.

Dans une études des courants, la chose principale est de déterminer la rapidité et la direction du courant de surface dans ses effets sur les vaisseaux. Il est donc nécessaire de tenir compte du tirant d'eau du vaisseau, vu que le mouvement de l'eau peut n'être pas le même à des profondeurs différentes. Théoriquement la profondeur exacte serait la moitié du tirant d'eau d'un vaisseau ordinaire. On a jugé nécessaire, cependant, d'abaisser le compteur plus bas que la quille du vaisseau dont on se servait; vu qu'ordinairement il se tenait plus ou moins en travers du courant et la

direction de son flanc pouvait ainsi influencer la direction ou la rapidité du courant. La profondeur totale de l'eau était rarement moins de trente brasses; et il n'y avait guère de différence appréciable dans la force du courant jusqu'à cinq brasses de la surface. Le *Lansdowne* tirait 13′ 6″, et on décida en conséquence d'adopter une profondeur uniforme de 18 pieds (soit 3 brasses) pour les observations des courants de surface. A cette profondeur on pouvait presque toujours voir distinctement le compteur, dont la position dans l'eau indiquait la direction du courant. Cette position était souvent à angle droit avec celle du steamer, particulièrement lorsque le courant était faible au moment où la marée allait changer et alors que le vaisseau avait le cap au vent. On obtenait aussi la direction au moyen d'un triangle à jour en bois, chargé d'un côté pour le tenir verticalement et recouvert d'une toile pour lui donner prise dans l'eau. Cet appareil faisait l'office d'un flotteur amarré, et son utilité était particulièrement précieusepour indiquer la direction du courant le soir, alors qu'on ne pouvait voir le compteur.

Pour déterminer les courants de surface on s'est servi du compteur qui tournait horizontalement à l'aide du raccordement électrique pour obtenir des indications continues. L'appareil sortait de la maison W. et L. E. Gurley, de Troy, N.-Y. Le compteur muni d'un éventail vertical était de fabrication allemande; et l'on s'en est servi pour déterminer les courants sous-marins. Le mode le plus satisfaisant était d'obtenir la rapidité du courant sous-marin comme proportion de la rapidité du courant de surface, car ceci pouvait se faire sans compter sur la proportion entre les deux appareils mêmes. On laissait le compteur à l'eau pendant une demi-heure à la profondeur réglementaire de 18 pieds; puis on l'abaissait à toute autre profondeur voulue pendant une heure, et on le remettait à 18 pieds pendant une autre demi-heure. Les indications se prenaient après chacune des expériences; et l'on obtenait ainsi la moyenne de la rapidité de surface, avec laquelle la rapidité du courant sous-marin pouvait immédiatement se comparer. La direction du courant sous-marin s'obtenait par l'inclinaison de la corde qui soutenait le compteur, ou bien, encore, d'un éventail profond dont la description se trouve plus loin.

L'avantage le plus important qu'offre l'emploi des compteurs était de pouvoir travailler par tous les temps, du moins tant que l'ancre pouvait tenir. Les meilleurs résultats de la campagne ont été obtenus lorsqu'il pleuvait ou lorsqu'il faisait une brume épaisse.

Un mode beaucoup employé pour les courants des fleuves et des rivières, est de mettre une petite bouée ou un flotteur dans l'eau et de suivre son cours au moyen de directions prises sur des points de la rive. Dans le relevé actuel les rives étaient ordinairement trop éloignées pour rendre la chose possible, à moins que le temps ne fût très clair. La meilleure manière dont on ait pu adopter ce mode fût de lancer la bouée du steamer à l'ancre et de déterminer sa course par des directions et des distances en prenant le steamer même comme objectif. En déterminant les courants sous-marins on s'est servi de deux bouées flottantes semblables, dont une était munie d'un éventail suspendu qui présentait une grande surface à l'eau et pouvait s'enfoncer à une profondeur voulue. Les deux bouées étaient lancées ensemble, et la différence du mouvement donnait la mesure du volume et de la direction du courant sous-marin. Les bouées destinées à cet objet avaient une forme cylindrique, faites de tôle galvanisée, de la proportion de deux longueurs de tuyau de poêle ordinaire, et chargées de manière à les faire tenir verticalement dans l'eau. Le but de cette forme était d'éviter un trop grand mouvement vertical causé par les vagues. Chaque bouée portait un mât planté droit muni de deux discs horizontaux posés exactement à cinq pieds l'un de l'autre, ce qui permettait de déterminer la distance de la bouée à tout moment et à n'importe quel point d'observation au moyen du télescope micromètre Rochon. L'éventail profond se composait de deux feuilles de tôle galvanisée passant l'une dans l'autre à angle droit, et appuyées par un léger cadre en bois; le tout étant tout juste assez pesant pour enfoncer. Il était suspendu à sa bouée au moyen d'un fil métallique à sondage pour diminuer la résistance des eaux intermédiaires qu'il traversait. Les profondeurs d'eau dans lesquelles on s'est servi le plus souvent de cet appareil variaient de 30 à 40 brasses.

On s'est beaucoup servi de ces bouées et de l'éventail profond dans le détroit de

Belle-Isle. La difficulté qu'offrait la mise en pratique de cette méthode était qu'il fallait mettre une chaloupe à la mer pour placer et suivre les appareils ; et la mer était généralement trop grosse pour se servir d'instruments dans une chaloupe, sauf les jours de brume, mais on ne pouvait obtenir alors de bonnes directions. On a pris cependant d'excellentes observations à l'aide de ce système. L'éventail profond a été aussi employé du steamer, et l'inclinaison de la corde déterminait très bien la relation entre le courant de surface et le courant sous-marin, particulièrement à l'heure du changement de la marée.

Dans le cours de la campagne les banquises ont été assez nombreuses dans le détroit de Belle-Isle, et on n'a rien épargné pour les mettre à profit comme " indicateurs de courants", particulièrement pour établir des comparaisons simultanées dans différentes parties du détroit. Toutefois, une proportion considérable de ce travail a été perdue, car une banquise éloignée peut s'éloigner plus loin au lieu de se rapprocher, ou bien encore, la brume peut l'obscurcir. La banquise peut être échouée ; ou bien encore elle peut toucher le fond de temps à autre, s'attarder ainsi, et partant donner de fausses indications. De plus, lorsque plusieurs banquises se montraient en même temps leur mouvement changeait leur forme apparente, et on ne pouvait plus les reconnaître à moins qu'elles fussent d'observations très rapprochées. Je donne ces détails pour faire voir la discrétion dont il faut s'entourer pour apprécier la valeur des rapports sur la nature des courants, lorsque ces rapports sont basés sur le mouvement des banquises vues d'un point unique et sans mesures instrumentales.

Pour obtenir des renseignements complets à l'aide d'une banquise on a dû trouver des moyens pour établir sa hauteur réelle en pieds. La hauteur apparente fût alors mesurée à l'aide d'un sextant ou télescope micromètre, et des indications simultanées furent prises à des intervalles de temps égaux ; et on a pu de cette façon tracer sur un plan ou carte marine la course de la banquise, et trouver la direction et la rapidité de sa marche. Sans la hauteur réelle, les observations ne donnaient que des résultats relatifs sur la direction des courants, renseignements qui étaient parfois utiles. Tout changement inusité que subissait la rapidité, particulièrement lorsque la chose arrivait en eau basse, tel qu'indiqué sur la carte, voulait dire que la banquise touchait fond ou qu'elle était échouée pour le moment; et, ces parties indécises de sa marche étaient omises des comparaisons que nous faisions. L'effet du vent sur le mouvement d'une banquise n'est guère appréciable ; car il y a sous l'eau une proportion si considérable de sa masse. On n'en a donc pas tenu compte.

On a pris la température de l'eau à l'aide de thermomètres, modèle Miller-Casella, à des profondeurs variant de 40 à 50 brasses. Pour ce qui est de plus grandes profondeurs on s'est servi du thermomètre de MM. Negretti et Zambra, et cela pour les motifs que je donnerai.

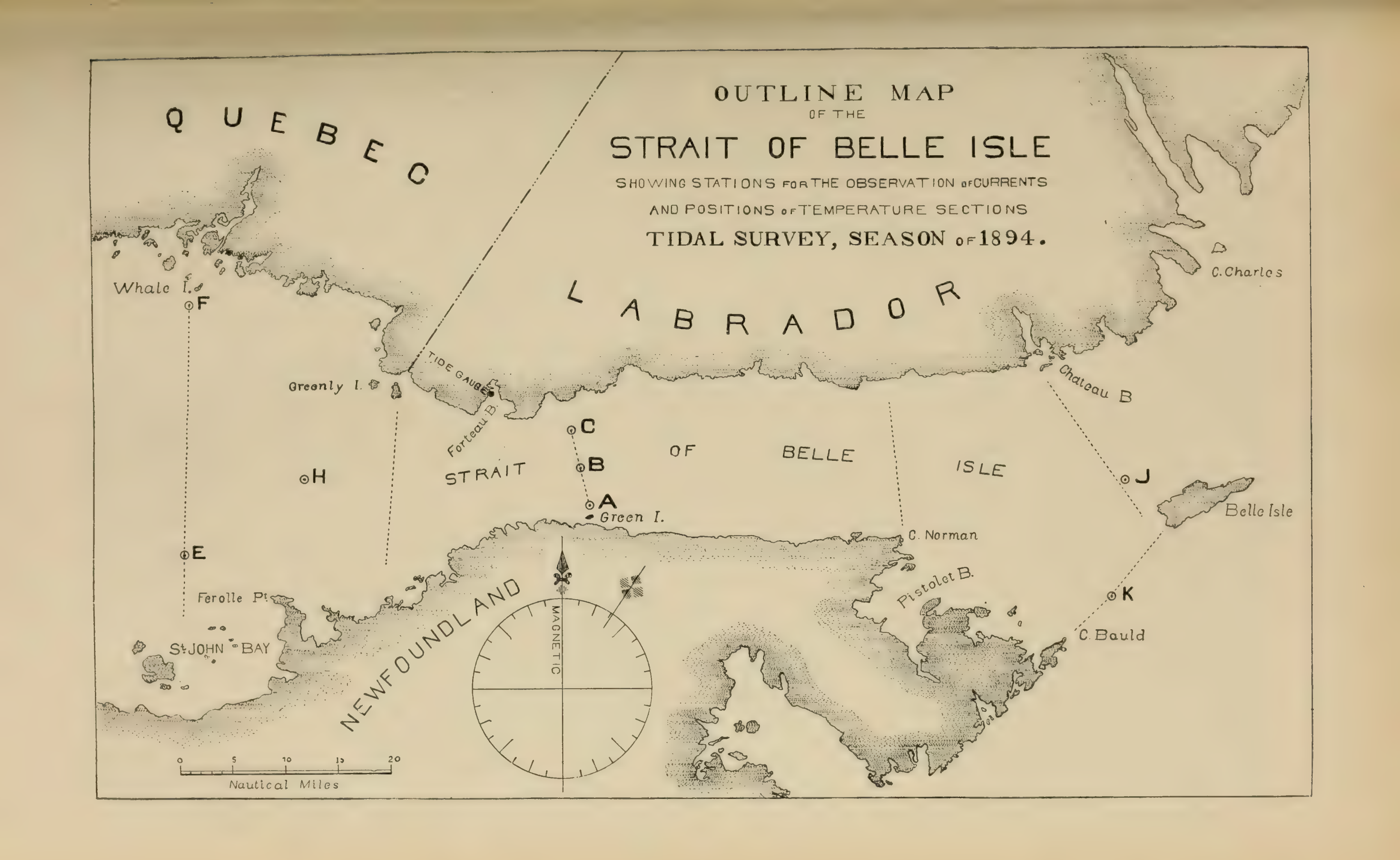
On a pris la densité de l'eau à l'aide d'hydromètres ayant une échelle spéciale pour cet objet. Ces observations étaient particulièrement destinées à decouvrir la présence de l'eau douce dans les régions où l'eau était saumâtre, ou dans le voisinage des banquises.

Des observations météorologiques ont été prises constamment tout le temps qu'à duré le relevé.

LE DÉTROIT DE BELLE-ISLE.

Pour apprécier l'importance de ce détroit comme grande voie de commerce océanique, on peut obtenir une idée approximative de son volume à l'aide du commerce qui se fait dans le Saint-Laurent inférieur. Les registres du poste de la Pointe-au-Père démontrent que dans le cours de l'été actuel il est passé soit dans une direction ou dans l'autre une moyenne de 98 steamers par mois, représentant un tonnage total de 156,650 tonnes (inscrit), et des moyens de transport réels de 50 pour 100 plus que cela. Le commerce qui passe mensuellement par le détroit de Belle-Isle est dans des proportions à peu près égales, car à peu près tous ces vaisseaux passent par le détroit durant le temps qu'il est libre ; et ces chiffres ne comprennent pas les voiliers qui passent presque toujours au sud de Terreneuve.

Le détroit a une largeur qui varie de 10 à 12 milles sur une longueur de 35 milles, et il est absolument libre d'un bout à l'autre de rocher ou de haut-fond. Sa direction est l'est à l'ouest magnétiquement. La rive nord est escarpée et baigne en


OUTLINE MAP
OF THE
STRAIT OF BELLE ISLE
SHOWING STATIONS FOR THE OBSERVATION OF CURRENTS
AND POSITIONS OF TEMPERATURE SECTIONS
TIDAL SURVEY, SEASON OF 1894.
QUEBEC
LABRADOR
NEWFOUNDLAND
STRAIT OF BELLE ISLE
Whale I.
F
E
H
Greenly I.
TIDE GAUGE
Forteau B.
C
B
A
Green I.
C. Norman
Pistolet B.
Chateau B
J
K
Belle Isle
C. Bauld
C. Charles
Ferolle Pt
St JOHN BAY
MAGNETIC
0
5
10
15
20
Nautical Miles

eau profonde; la rive sud est basse mais elle tombe bientôt dans 30 brasses d'eau. Il y a souvent de la brume, même en été; et il est peut-être utile de donner, à son égard, certains détails basés sur des observtions prises en juillet et septembre. La brume ne s'élève jamais, elle se tient toujours rapprochée de l'eau. Ceci semble être le résultat de la température basse de l'eau même. Elle disparaît invariablement de la même façon, chassée par des vents venant d'une bonne direction. Les meilleurs vents pour cet objet sont ceux qui viennent du nord magnétique, et ce que disent les renseignements donnés à la navigation, c'est-à-dire que tous les vents qui touchent au nord sont des vents qui chassent la brume, peut-être pris comme représentant les pronostics dans l'espèce. Comme le côté septentrional du détroit se trouve ainsi dégagé le premier, les vaisseaux obtiendront tous les avantages découlant de ce fait en gardant ce côté-là.

Il existe une impression très répandue que le courant du détroit de Belle-Isle se dirige constamment vers l'intérieur; et sur certaines cartes physiques, de même que sur les cartes qui indiquent le temps et que publie le service météorologique, ceci est catégoriquement indiqué. On y trouve qu'une partie du courant arctique qui se dirige vers le sud le long de la côte extérieure du Labrador entre dans le détroit de Belle-Isle pour sortir de nouveau par le détroit de Cabot dans l'Atlantique. D'un autre côté, les pêcheurs le long de la côte semblent croire que le courant est ordinairement dans la même direction que le vent qui existe à ce moment-là. Voici ce que dit la carte de l'amirauté à ce sujet:

" Le mouvement des eaux du détroit de Belle-Isle a généralement une direction occidentale qu'influencent les courants de marée et les vents. Ils s'en suit que les courants peuvent être dans une direction ou dans l'autre." Cette observation ne donne guère de corps à la théorie d'un courant constant vers l'intérieur; et elle est en elle-même assez peu compromettante pour qu'on puisse l'appliquer à toutes conditions.

L'idée d'un courant constant vers l'intérieur semble se baser sur la marche des banquises; et comme on les voit presque toujours s'avancer vers l'intérieur on en a conclu que c'est la direction permanente du courant. Le contraire de cela est cependant bien plus près de la vérité; et on peut dire, en général, que lorsque les banquises sont nombreuses à l'extrémité du large du détroit, dans les environs de Belle-Isle, et qu'on les trouve aussi dans le détroit, ceci indique que la direction prédominante du courant a été de l'est vers l'intérieur durant les quelques jours précédents; tandis que l'absence de banquises indique un courant prédominant de l'ouest vers le large. Ceci a trait à la présence ou à l'absence de banquises flottantes dans le détroit, et non à la présence de banquises qui peuvent être échouées près de l'une ou l'autre rive. On doit aussi remarquer qu'une très faible partie des banquises qui sont au large de l'extrémité d'aval du détroit n'y entrent guère. Le capitaine Vaughan, qui a demeuré quatre ans à Belle-Isle, dit, dans une brochure sur ce sujet, que pour dix banquises qui entrent dans le détroit il y en a cinquante qui passent l'embouchure et se dirigent vers le sud. Elles suivent donc la course générale du courant arctique qui passe Belle-Isle; et les banquises les plus fortes viennent s'échouer aussi à l'entrée du détroit. Une section du détroit sur une ligne au nord du cap Norman n'accuse pas plus de 50 brasses de profondeur. La banquise la plus considérable qu'on ait vu cet été à l'extrémité du large du détroit était échouée dans 50 brasses d'eau au large de la baie du Château. Voici quelles étaient ses proportions en dehors de l'eau: Longueur, 790 pieds; largeur, 290 pieds; hauteur, 105 pieds. On peut donc dire que ces proportions sont au delà de celles des banquises qui peuvent entrer dans le détroit.

On peut dire en termes généraux qu'on a constaté que le courant du détroit de Belle-Isle est fondamentalement un courant de marée. Les comparaisons les mieux faites du courant avec les marées ont fait voir une correspondance parfaite entre les deux, mais plus particulièrement lorsqu'il régnait des vents modérés de l'ouest. A certaines occasions il s'écoulait plusieurs jours durant lesquels le courant se dirigeait à l'est et à l'ouest pendant une longueur de temps égale dans chaque direction, et tournait régulièrement avec la hausse ou la baisse de la marée. On peut donc dire

que tel est l'état normal du courant. Avec un grand vent persistant le courant le suivait pendant plus longtemps et venait à l'encontre pendant moins longtemps; et finalement il continuait à suivre la direction du vent, avec un changement dans la rapidité qui correspondait à la marée. Ce courant continu pouvait être dans l'une ou l'autre direction, selon celle du vent.

L'effet immédiat du vent sur le soulèvement des vagues semble être aussi extraordinairement considérable dans le détroit. Voici en peu de mots le meilleur exemple qu'on a observé: 14 septembre, le matin, temps calme, clair et mer tranquille; baromètre, 30·34 et presque fixe. Durant l'avant-midi le vent s'éleva du sud-ouest, et vers deux heures de l'après-midi il atteignait une rapidité de 35 milles à l'heure. A quatre heures de l'après-midi les vagues s'élevaient à 6 ou 7 pieds, avec 90 pieds du faîte d'une vague à l'autre; la distance totale parcourue par le vent qui produisait ces vagues était de 182 milles, soit une moyenne de 30 milles à l'heure pendant six heures. La profondeur de l'eau était de 40 brasses. Le déplacement déterminé par des vagues de cette hauteur ne devait probablement pas s'étendre à plus du quart de cette profondeur.

Dans ce détroit, où l'échelle de la marée n'est que de 4 pieds et où le courant dépasse rarement deux nœuds à l'heure, l'effet du vent sur le courant n'en est que plus sensible en proportion.

Toutefois, il ne faut pas conclure trop hâtivement que le vent seul est la cause du mouvement de l'eau dans la même direction; car il semble probable que la tendance du courant à suivre la même direction que le vent est dû à l'influence combinée du vent même et à la différence de la pression barométrique sur de grandes surfaces. Lorsque la pression est exceptionnellement élevée ou basse sur une grande surface comme le golfe Saint-Laurent, l'effet doit en être plus sensible, car il faut que l'écoulement correspondant de l'eau se fasse par un détroit relativement étroit. On doit aussi s'attendre à ce que l'effet immédiat du vent même soit de produire de prime abord un courant de surface, tandis que la différence de pression déterminerait un courant plus égal dans toute la profondeur. De là, pour distinguer entre l'effet du vent et l'effet du baromètre, il serait nécessaire de s'enquérir minutieusement des relations entre la rapidité de surface et les courants sous-marins dans toute la série des conditions variantes.

LES COURANTS TELS QU'OBSERVÉS DANS LE DÉTROIT.

On a examiné le courants du détroit de Belle-Isle en juillet et en septembre à sa partie la plus étroite près de la pointe d'Amour. Pour éviter les clapotis du courant qui se présentent au large de cette pointe, on choisit une section un peu à l'est, sur une ligne s'étendant de l'île Verte, du côté sud, aux falaises rouges, du côté nord, qui s'élèvent immédiatement à l'est de la baie du Loup. La largeur du détroit en ce lieu est de 11½ milles, et trois postes furent établis sur la section; le poste A à un mille au large de l'île Verte; le poste B au centre; et le poste C à trois milles du Rocher Rouge. La position de ces postes et de la section du détroit est indiquée sur le plan ci-joint. La profondeur est de 30 à 40 brasses; mais l'eau est beaucoup plus profonde près de la rive septentrionale. Le fond semble être fait de roc nu courant en écueils parallèles dans la direction du détroit. Le steamer a mouillé à ces postes pendant un ou deux jours à la fois; et on l'a conduit d'un poste à un autre pour se rendre compte de la différence du courant des deux côtés du détroit, alors que les mêmes conditions de vent et de température existaient. On a simultanément observé les marées à la baie de Forteau, à 12 milles de ces postes. Au mois de juillet on n'a pris note que de l'heure des marées hautes et des marées basses, mais au mois de septembre, après l'établissement des maréomètres, on a obtenu des indications continues, jour et nuit, sur les marées et les courants bien que ces derniers aient été considérablement interrompus par le mauvais temps. Au mois de septembre on n'a relevé que deux postes; le poste Q coincidant avec le poste C, et l'autre, le poste R, étant un poste intermédiaire entre A et B.

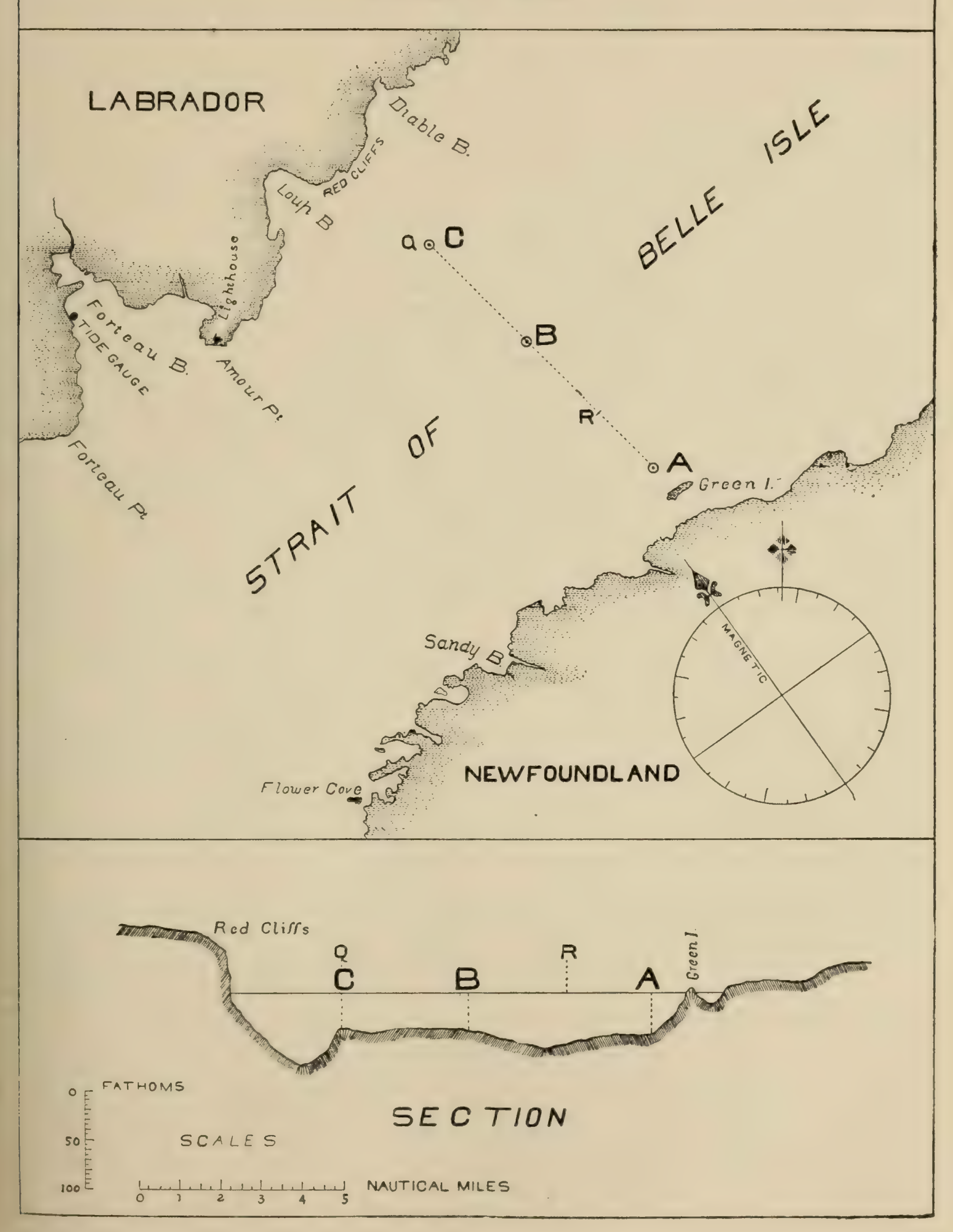
Des comparaisons du courant, du côté nord et du côté sud du détroit, ont été faites à l'aide des meilleurs moyens disponibles, pour découvrir la différence entre les deux. La meilleure observation simultanée des courants des deux côtés a eu lieu le

NORTH-EASTERN ENTRANCE TO THE GULF OF ST LAWRENCE

STRAIT OF BELLE ISLE

SHOWING STATIONS OCCUPIED IN SURVEY OF CURRENTS

SEASON OF 1894.



15 septembre, au poste R, à 3 milles au large de l'île Verte, au moment où une banquise, montait et descendait avec la marée, à 4 milles de la rive septentrionale. A ce moment le courant allait à l'est et à l'ouest de concert avec la marée; et on obtint de la banquise, des données complètes, car sa hauteur a été mesurée immédiatement après. Voici quels ont été les résultats:—

(Le matin: courant de l'est vers l'intérieur.)
Changement de courant au poste R à 11·15.
Changement tel qu'indiqué par la banquise à 12·15.
(Après-midi: courant de l'ouest vers le large.)
Changement de courant au poste R à 16·45.
Changement tel qu'indiqué par la banquise à 16·15.
(Le soir: courant de l'est vers l'intérieur.)

Le courant sur la rive nord du détroit s'est donc dirigé de l'est vers l'intérieur pendant plus longtemps que le courant du côté sud; et de l'ouest vers le large pendant moins longtemps. De même aussi sur le côté nord, le courant de l'est, tel qu'indiqué par la marche de la banquise, était plus fort que le courant venant de l'ouest, tandis que du côté sud les courants étaient pratiquement égaux. De plus, durant une période de courants d'est persistants (le 8 septembre), les observations prises au poste C, du côté nord, comparées à la rapidité des banquises près de la rive sud, font voir que le courant était pratiquement égal des deux côtés du détroit.

D'après ces observations et d'après aussi une comparaison du courant tel que mesuré successivement aux différents postes, il semble qu'il y a en somme une tendance du côté sud vers une plus grande régularité de marée, et du côté nord une persistance plus accentuée de courants dans une direction ou dans l'autre. Ceci est probablement dû à la plus grande profondeur d'eau du côté nord, et conséquemment il existe une plus grande abondance d'eau comparée à la résistance qu'elle rencontre.

Avec cette explication, à l'endroit de la différence du courant des deux côtés du détroit, nous pouvons procéder à une comparaison plus particulière des relations qui existent entre les marées et les courants, en nous basant sur des observations prises alors que le courant suivait les marées et changeait avec elles. Nous examinerons aussi les meilleurs exemples qu'on ait observés d'un courant persistant ou prédominant durant plusieurs jours, de l'est ou de l'ouest respectivement, et les conditions dans lesquelles ceci s'est accompli.

La marée même, d'après les indications prises à la baie de Forteau, ne dépasse pas quatre pieds dans sa course. La différence entre les grandes et les petites marées n'est pas habituellement sensible; d'un autre côté, lorsque le déclin de la lune est avancé, l'inégalité diurne des marées est très apparente. Les courants du détroit accusent les mêmes faits, il n'y a pas de différence distincte entre la rapidité des grandes marées et celle des petites marées; car les courants subissent beaucoup plus l'influence des vents que cette cause produit de différence. Mais l'inégalité diurne du courant est très sensible lorsqu'elle se présente dans la marée. La plus grande rapidité du courant dans une direction ou dans l'autre, dans des conditions ordinaires, ne dépasse pas deux nœuds à l'heure.

On trouvera plus bas les dates auxquelles les courants ont suivi les marées avec la plus grande régularité, et l'état du temps qu'il faisait alors. Les directions du vent sont magnétiques, vu que ses directions correspondent mieux avec celle du détroit même. La variation magnétique est de 35°O.

Lundi, 9 juillet, au vendredi, 13 juillet. Vent modéré; venant de l'ouest ou de direction variable. Durant les quatre jours il y a eu soixante heures de vent de l'ouest, ayant une rapidité moyenne de neuf milles à l'heure.

Jeudi, 26 juillet, au samedi, 28 juillet. Dans le cours des deux jours précédents (du 24 au 26 juillet) nous avons eu trente-six heures de vent d'ouest dont la rapidité moyenne était de quinze milles à l'heure; et douze heures de vent d'est et de vent changeant, dont la rapidité moyenne était de quatorze milles à l'heure. Du 26 au 29 juillet, les vents du nord-ouest au sud-ouest durant cinquante quatre heures, ayant une rapidité moyenne de quinze milles à l'heure.

Du lundi, 17 septembre, au vendredi, 21 septembre. Y compris les deux jours

précédents, soit en tout du 15 au 21 septembre, nous avons eu 72 heures de vents d'ouest ayant une rapidité moyenne de 15 milles à l'heure; et 72 heures de vents d'est ayant une rapidité moyenne de 8 milles à l'heure.

Le résumé qui suit fait voir, dans les deux directions, la rapidité du courant qui, à cette époque, est presque égale; ainsi que la relation entre les heures des marées hautes et basses dans la baie de Forteau; et le changement de courant dans le détroit, tel qu'observé aux postes situés sur la ligne A B C

Rapidité du courant.

Du 9 au 11 juillet au poste A.
Du 12 au 13 juillet au poste B.
Courant d'est, maximum: 1·16 à 1·98 nœud à l'heure.
Courant d'ouest, maximum: 1·30 nœud à l'heure.
Du 26 au 28 juillet au poste B.
Courant d'est, maximum: 1·80 à 1·98 nœud à l'heure.
Courant d'ouest, maximum: 1·08 à 1·26 nœud à l'heure.
Du 17 au 21 septembre, à la station C.
Courant de l'est, maximum: 1·02 à 2·04 nœud à l'heure.
Courant de l'ouest, maximum: 0·92 à 1·81 nœud à l'heure.

Les inégalités du courant dans le dernier cas correspondent à l'inégalité diurne des marées elles-mêmes.

Comparaison des courants et des marées.

Durant les périodes de la plus grande régularité comme ci-dessus. (L'heure est l'heure-type pour le 60e méridien. En juillet, l'heure de l'eau haute et de l'eau basse est prise par observation seulement. En septembre elle est prise par le marégraphe, qui enregistre automatiquement les marées).

Date.	Marée.	Direction et déviation du courant.
	H. M.	H.M.
9 juillet	M.H. à 14·15	Le courant vint de l'E. pend. 1.45 après la M.H.
10 do	M.B. à 8·30	do l'O. do 2.30 do M.B.
10 do	M.H. à 17·00	do l'E. do 0.00 (à la M.H.)
11 do	M.B. à 10·05	do l'O. do 2.35 après la M.B.
11 do	M.H. à 17·35	do l'E. do 1.55 do M.H.
12 do	M.B. à 11·20	do l'O. do 2.55 do M.B.
12 do	M.H. à 19·20	do l'E. do 0.40 do M.H.
13 do	M.B. à 12·15	do l'O. do 2.15 do M.H.
26 juillet	M.H. à 15·30	do l'E. do 2.30 do M.H.
27 do	M.B. à 10·50	do l'O. do 0.40 do M.B.
27 do	M.H. à 16·45	do l'E. do 2.30 do M.H.
28 do	M.H. à 5·15	do l'E. do 0.15 do M.H.
28 do	M.B. à 11·45	do l'O. do 1.15 do M.B.
28 do	M.H. à 17·35	do l'E. do 2.55 do M.H.
29 do	M.H. à 7·00	do l'E. do 0.00 (à la M.H.)
17 septembre	M.H. à 11·00	do l'E. do 1.30 après la M.H.
17 do	M.B. à 16·50	do l'O. do 2.30 do M.B.
17 do	M.H. à 23·00	do l'E. do 1.30 do M.H.
18 do	M.B. à 5·45	do l'O. do 1.15 do M.B.
18 do	M.H. à 12·00	do l'E. do 2.30 do M.H.
19 do	M.H. à 12·50	do l'E. do 1.40 do M.H.
19 do	M.B. à 18·45	do l'O. do 1.30 do M.B.
19 do	M.H. à 23·55	do l'E. do 2.35 do M.H.
20 do	M.B. à 6·55	do l'O. do 1.05 do M.B.
20 do	M.H. à 13·15	do l'E. do 2.15 do M.H.
20 do	M.B. à 19·55	do l'O. do 2.05 do M.B.
21 do	M.H. à 1·15	do l'E. do 2.15 do M.H.
21 do	M.B. à 7·30	do l'O. do 1.00 do M.B.

Autre comparaison des courants et des marées durant les mêmes périodes de plus grande régularité. Comparaisons directes avec l'heure du passage de la lune, en heure-type au 60e méridien.

Date. — 1894.	Marée après le passage de la lune.		Direction du courant après le passage de la lune.	
	M.H.	M.B.	De l'E. à l'O.	De l'O. à l'E.
9 juillet	8.47		10.32	
10 do		14.40		17.10
10 do	10.47		10.47	
11 do		15.29		18.04
11 do	10.36		12.31	
12 do		15.58		18.53
12 do	11.35		12.15	
13 do		16.06		18.21
26 juillet	9.19		11.49	
27 do		16.14		16.54
27 do	9.42		12.12	
28 do	9.43		9.58	
28 do		16.13		17.28
28 do	9.34		12.29	
29 do	10.27		10.27	
17 septembre	9.40		11.10	
17 do		15.30		18.00
17 do	9.18		10.48	
18 do		16.03		17.18
18 do	9.55		12.25	
19 do	9.56		11.36	
19 do		15.51		17.21
19 do	8.36		11.11	
20 do		15.36		16.41
20 do	9.29		11.44	
20 do		16.09		18.14
21 do	9.00		11.15	
21 do		15.15		16.15
Moyenne	9.47	15.45	11.27	17.33
Moyenne d'intervalle après la marée haute			1.40	
do do marée basse				1.48

Aux autres époques le courant persistait beaucoup plus dans une direction ou dans l'autre. L'exemple le plus frappant d'un courant persistant sortant du détroit en venant de l'ouest a été comme suit :—

Du lundi, 16 juillet, au jeudi, 19 juillet. Durant ces trois jours le courant, d'après les observations faites à la station C, coulait de l'est pendant cinq heures seulement, et de l'ouest en sortant pendant 19 heures chaque jour. La vélocité moyenne du courant de l'est était de 1.38 nœud par heure ; et de l'ouest, de 2.44 nœuds par heure. Le grand courant de l'ouest était plus fort au commencement et à la fin de sa course, avec un intervalle de décharge plus faible entre ces deux moments. Les heures de marées hautes correspondent au minimum du courant de l'ouest et au maximum du courant de l'est. Cette condition du courant peut donc être considérée comme étant formée de deux parties constitutives : un écoulement constant de l'ouest, avec le courant ordinaire de la marée dans les deux sens. Comme la déclinaison de la lune était à son maximum à cette époque, l'inégalité diurne expliquerait en grande partie la différence entre le courant réel venant de l'est avec une marée et le minimum du courant venant de l'ouest avec l'autre marée.

Le meilleur exemple d'un courant persistant passant par le détroit en venant de l'est s'est produit entre le mercredi, 5 septembre, et le samedi, 8 septembre. Toutes les indications ont concouru à montrer que le courant a coulé continuellement dans

cette seule direction durant ces trois jours ; bien que les observations aient été très interrompues par le mauvais temps.

On a vu aussi environ une douzaine de banquises dans le détroit pendant ce temps-là ; et leur mouvement s'accordait avec les observations régulières, pour démontrer que le courant coulait continuellement vers l'intérieur en venant de l'est. Le courant, tel qu'observé à la station C, variait d'un minimum de 0.54 nœud à l'heure à un maximum de 3.15 dans le même sens. Les marées elle-mêmes étaient irrégulières; vu que la marée basse pendant cinq marées consécutives ont à peine tombé au-dessous du niveau moyen de la mer, et toute l'élévation avait moins de deux pieds, ou environ la moitié de la hauteur ordinaire.

En donnant les conditions du vent et du baromètre durant ces périodes de courant prédominant, il pourrait être bon de rappeler qu'une différence de pression barométrique devrait tendre à produire un courant de la pression plus basse, absolument de la même manière que pour le vent.

A l'époque du flux prédominant venant de l'ouest (du 16 au 19 juillet), le vent soufflait du N.-O. au S.-O. Pendant les trois jours précédents, du 13 au 16 juillet, la moyenne des 72 heures a été de 16 milles à l'heure ; et du 16 au 18 juillet, la moyenne des 60 heures a été de 14 milles à l'heure, soufflant dans la même direction. Après cela il y eut des vents d'est et du mauvais temps. De plus, depuis la matinée du 14, la différence de la pression barométrique donna une pente barométrique vers l'intérieur au détroit de Cabot, et vers l'extérieur au détroit de Belle-Isle. Cela se continua jusqu'au soir du 17, lorsque la pression s'égalisa ; et dans la matinée du 19 une aire de basse pression se développa au-dessus du golfe, et donna des pentes vers l'intérieur aux deux détroits et renversa les conditions pour Belle-Isle. Les effets du vent et du baromètre s'accordent généralement ainsi avec la direction du courant venant de l'ouest. On remarquera aussi que le nombre total de milles parcourus par le vent de l'ouest dans le cas de ce courant prédominant est presque le double de sa plus grande vitesse durant les périodes où le courant et les marées suivaient la même direction.

Durant l'écoulement continue de l'est (sept. 5 à 8) les conditions du vent et du baromètre étaient dérangées et compliquées par le fait qu'un centre de tempête passait sur la partie nord de Terreneuve à ce moment. L'aire de basse pression de ce centre de tempête se trouvait au-dessus du golfe durant la journée du 5, et se trouvait plus prêt du détroit dans la matinée du 6, en se dirigeant à l'est vers l'Atlantique. Depuis la matinée du 5 jusqu'à la soirée du 8, il y eût 60 heures de vent N. N.-O., d'une vélocité moyenne de 25 milles à l'heure, s'élevant parfois jusqu'à 45 milles. Pendant le reste du temps les vents furent légers et variables. Le rapport du vent et du baromètre au courant à ce moment n'est pas clair; à part le fait général qu'il existait une forte perturbation à l'époque de ce courant continue. Les traits distinctifs du courant dans leurs rapports aux vents et aux marées pourraient être démontrées au moyen de diagrammes si on avait le temps de les préparer pour ce rapport.

Courants sous-marins.—Les courants sous-marins dans le détroit de Belle-Isle ont été soigneusement observés à une profondeur de 25 à 30 brasses, d'après les méthodes déjà décrites, et aussi en obtenant la vitesse des banquises, qui servaient de " flotteurs en eau profonde " pour établir la comparaison avec la vélocité de surface. Le courant sous-marin aurait eu une bien plus grande importance si le courant qui passe par le détroit avait été un courant continue, dont il eût été nécessaire de jauger le volume.

Durant les temps où le courant coulait d'une manière assez conforme aux marées, alors qu'on pouvait considérer les conditions comme normales, le courant sous-marin était ordinairement plus fort que le courant de surface, lorsqu'il coulait de l'est, et toujours plus faible que le courant de surface lorsqu'il coulait de l'ouest. D'après les meilleures raisons obtenues tandis que le courant était persistant, et en omettant les observations à l'approche de l'étale de pleine mer, on a obtenu les pourcent suivants

Courant de l'est. Courant sous-marin, 5 pour 100 plus fort que le courant de surface.

Courant de l'oust. Courant sous-marin, 70 pour 100 de la vélocité du courant de surface.

Durant la période de courant prédominant de l'ouest (16-19 juillet) le courant sous marin coulait avec bien plus grande régularité dans les deux sens que le courant de surface. Cela indique que le courant de surface lui-même était de la nature d'une "dérive de vent", et que le temps n'était pas assez long pour permettre au vent d'exercer une influence sur le courant du fond.

Durant la période de flot persistant de l'est (5 au 8 septembre) le courant sous-marin était décidément plus fort que le courant de surface, étant en moyenne de près 20 pour 100 de plus. Ce résultat a principalement été trouvé par le mouvement des banquises.

Températures.—La température de l'eau a été prise pour connaître sa relation avec la direction du courant à travers le détroit; vu que l'eau à l'extrémité du détroit dans l'Atlantique est plus froide que l'eau à l'extrémité ouest vers le golfe Saint-Laurent. Il fallait donc s'attendre à ce que le courant venant de l'est serait le plus froid des deux; et que la température de l'eau pourrait ainsi fournir aux navires une indication de la direction probable du courant. Les sections de températures telles que mises en tableaux ci-dessous ont été établies à travers le détroit de la surface au fonds, à partir de Belle-Isle elle-même presque jusqu'à la pointe Riche dans l'ouest. Les colonnes représentent une série de points à invervalles égaux à travers la largeur du détroit du nord au sud. Les températures sont d'après Fahrenheit.

Sections de température, à l'extrémité extérieure du détroit de Belle-Isle. Sur une ligne tirée S.-E. (magnétique) depuis la baie du Château jusqu'à Belle-Isle 7 août 1894. Courant à cette époque venant du N.N.-E. (magnétique), vélocité à la station J, 1·00 nœud à l'heure. Icebergs nombreux à cette époque.

DE LA BAIE DU CHATEAU À BELLE-ISLE.

Surface	37°	—°	39°	39°	43°	41°
10 brasses	35	38	38	38	41	35
20 do	31	33	32	33	32	32
25 do	—	—	—	31	31	—
30 do	—	31	31	—	—	30
35 do	—	—	—	30	—	—
40 do	—	30	30	—	—	—
Profondeur totale	25 B.	55 B.	90 B.	41 B.	30 B.	40 B.

Section sur une ligne tirée S.-O. (magnétique) de Belle-Isle au cap Bauld, le 9 août 1894. Courant à cette époque N.N.-O. (magnétique), vélocité à la station K, 1·15 nœud à l'heure. Icebergs nombreux près de Belle-Isle.

DE BELLE-ISLE AU CAP BAULD.

Surface	37°	42°	40°	42°	52°
10 brasses	35	35	35	42	51
20 do	31	32	32	35	44
30 do	30	30	31	32	36
40 do	—	30	30	31	33
Profondeur totale	41 B.	43 B.	60 B.	54 B.	50 B.

Section de température à travers le détroit de Belle-Isle sur une ligne tirée sud magnétique entre la baie du Naufrage et le cap Norman, le 6 août 1894. Courant ce jour-là venant probablement de l'est.

DE LA BAIE DU NAUFRAGE AU CAP NORMAN.

Surface	37°	41°	41°	49°	53°
10 brasses	37	41	41	42	52
20 do	32	30	31	42	44
25 do	30	—	31	—	—
30 do	—	30	—	35	—
Profondeur totale	35 B.	38 B.	42 B.	38 B.	22 B.

Section de température à l'extrémité ouest du détroit de Belle-Isle, sur une ligne tirée sud magnétique entre la baie de Blanc-Sablon et la baie Sainte-Geneviève, les 3 et 4 août 1894.

DE BLANC SABLON À LA BAIE SAINTE-GENEVIÈVE.

Surface	52°	54°	53°	53°	54°
10 brasses	41	49	53	53	53
20 do	39	43	47	52	53
30 do	38	39	42	49	52
40 do	38		39	46	
Profondeur totale	48 B.	38 B.	56 B.	52 B.	38 B.

Même section que ci-dessus, répétée le 13 septembre. Courant ce jour-là venant probablement de l'ouest.

Surface	40°	41°	44°	47°	49°
10 brasses	39	40	43	46	48
20 do	38	38	37	44	46
30 do	37	36	36	37	

Températures à l'ouest du détroit de Belle-Isle. Section sur une ligne tirée sud magnétique entre l'île à la Baleine (Iles des Esquimaux) et la baie Saint-Jean, entre les stations E et F, le 1er août 1894. Courant de surface venant de l'ouest.

DE L'ILE À LA BALEINE À LA BAIE SAINT-PAUL.

Surface	53°	50°	51°	52°
10 brasses	51	49	43	51
20 do	41	41	36	38
30 do	39	38	33	34
40 do	......	......	32	33
50 do	36	32		
85 do	35	30		
Profondeur totale	110 B.	100 B.	55 B.	40 B.

Même section que ci-dessus ; répétée le 25 septembre. Courant faible ; direction incertaine.

Surface	51°	45°	47°	49
10 brasses	50	44	45	46
20 do	41	35	38	40
30 do	37	33	34	35
40 do	33	33	33	33
50 do		32	32	

Températures à la section G, 19 milles au nord-ouest de la Pointe-Riche, et 24 milles à l'ouest de la section ci-dessus. 2 août 1894. Courant de surface venant de l'ouest.

Surface	52°	10 brasses	38°
5 brasses	51	20 do	32
7 do	44	28 do	31
8 do	40	Profondeur totale = 33 B	

Les températures suivantes prises au milieu du détroit à la station B peuvent être données pour établir la comparaison avec ces sections de température. Elles donnent une bonne moyenne, se trouvant au centre du détroit ; et elles ont été prises autant que possible aux mêmes dates que celles données ci-dessus. Les températures plus basses en septembre sont probablement dues au courant continue de l'est, peu de temps avant cette date, et aussi à la présence d'icebergs.

Station B.	28 juillet.	12 sept.
Surface	53°	39°
10 brasses	52	39
20 do	40	37
30 do	37	37

Ces sections de température démontrent que l'eau à l'extrémité est du détroit est beaucoup plus froide qu'à l'extrémité ouest vers le golfe. Il faut donc s'attendre que le courant venant de l'est soit le plus froid des deux. On verra par les exemples suivants que la différence est appréciable. bien que très légère. Ces exemples sont choisis parmi les nombreuses observations faites dans la partie centrale du détroit (stations A, B, C), et indiquent les plus grances différences observées durant les périodes où le courant coulait régulièrement avec les marées. Les températures ont été prises à l'eau morte après le flot de l'est et de l'ouest respectivement.

Station A, 11 juillet.	Après le courant de l'est.	Après le courant de l'ouest.
Surface	46°	48°
10 brasses	45	45
20 do	37	41
30 do	33	36

Station B, 25 et 26 juillet.	Après le courant de l'est.	Après le courant de l'ouest.
Surface	46°	51°
10 brasses	45	51
20 do	40	45
30 do	35	37

La différence est naturellement plus marquée durant les périodes de flot prédominant dans une direction déjà mentionnées. Après la période de flot prédominant de l'ouest, les températures étaient plus élevées pour la moyenne de la profondeur totale que dans aucun autre temps :—

Station A 21 juillet	Surface 50°	20 brasses 44°
	10 brasses 47	30 do 41

La température la plus basse a été enregistrée le 8 septembre, après trois jours de flot continu de l'est. La température de surface à la station C était alors de 37°.

Ces observations démontrent qu'il y a une différence peu appréciable dans la température des courants dans les deux sens tant que le courant conserve son caractère de courant de marée. La différence entre les températures à l'ouest du détroit, aux dates données en août et septembre, mérite cependant quelques mots d'explication, parce qu'il semble probable dans les circonstances que la différence est aussi grande qu'il pourrait jamais s'en produire pendant la saison d'été.

Du 24 au 31 juillet il y eût en tout 124 heures de vent d'ouest d'une vélocité moyenne de 20 milles à l'heure, et seulement 48 heures de vent d'est d'une vitesse moyenne de 19 milles à l'heure; ou en totalité 2,330 milles de vent d'ouest et 890 milles de vent d'est. Les vents de l'ouest se sont continués aussi les 1er et 2 août. Les stations E, F et G. ont été occupées entre le 31 juillet et le 3 août, immédiatement après ces vents d'ouest prolongés; et on a trouvé à toutes les stations que le courant venait de l'ouest, avec une vitesse d'un peu plus de un nœud à l'heure à E et F, et de trois quarts de nœud à G, tel qu'observé au commencement de l'après-midi pendant trois jours successifs.

On a aussi trouvé que l'épaisseur de la couche d'eau qui était en mouvement en venant de l'ouest correspond intimement avec la couche supérieure de plus haute température, qui variait de 5 à 10 brasses d'épaisseur à ces stations.

Ces conditions expliquent la température plus élevée de l'eau à ce moment-là; et il est probable aussi, après tant de vent de l'ouest, que le courant à E et F avait une vélocité aussi grande qu'il en atteindra probablement jamais en venant d'une direction ouest. La largeur libre ici entre l'embouchure de la baie Saint-Jean et les îles aux Esquimaux est de 32 milles.

Les basses températures enregistrées le 13 septembre sur la section de Blanc Sablon doivent être attribuées au courant qui coula de l'est d'une manière prédominante pendant quelques temps avant cette date. Nous avons ainsi un exemple que l'eau froide occupe toute la largeur du détroit à son extrémité ouest.

Il est donc évident que durant les périodes de flot prédominant dans une direction la différence de température est bien marquée; et il serait peut-être possible de déterminer au moyen d'observations prolongées le montant de la différence qu'on pourrait s'attendre à trouver dans ces conditions au-dessus ou au-dessous de la température normale pour la saison. Mais on ne pourrait tout au plus prendre la température que pour indiquer la direction prédominante du courant pendant les quelques jours précédents, et on ne pourrait s'y fier pour indiquer la direction réelle à ce moment-là.

La température de l'eau dépend beaucoup de la présence de la glace dans le détroit. Lorsque la direction prédominante du courant est vers l'intérieur en venant de l'est pendant plusieurs marées consécutives, il attirera indubitablement les

icebergs dans le détroit s'il s'en trouve quelques-uns à ce moment-là en dehors du détroit. Le courant venant de l'est est ainsi non seulement froid par lui-même, mais il apporte aussi de la glace qui refroidit encore l'eau dans le détroit. L'eau froide, le courant de l'est et la présence d'icebergs dans le détroit sont donc concomitants.

Il ne faut pas inférer cependant que l'eau chaude dans le détroit indique qu'on n'y rencontrera pas de glace; parce que l'eau dans le détroit peut être relativement chaude bien que les icebergs puissent être nombreux à son entrée autour de Belle-Isle, et peut-être jusque dans le voisinage du cap Norman. Il est possible que cette glace descende vers le sud avec le courant général arctique des deux côtés de Belle-Isle, en passant devant l'entrée du détroit, sans affecter soit la direction du courant soit la température du détroit jusqu'à une grande distance vers l'intérieur.

L'état suivant relatif au courant dans le détroit de Belle-Isle, dans d'autres saisons de l'année, est basé sur des renseignements fournis par M[r] T. M. Wyatt, qui a été gardien de phare à la Pointe-Amour pendant 15 ans; et par M. Charles Davis, qui réside à la Baie-Forteau. Au printemps de l'année les vents prédominants soufflent de l'est, et le courant coule aussi continuellement de l'est et ne modère sa vitesse qu'avec la marée, sans changer de direction. La durée de ce courant de l'est varie d'année en année, mais continue ordinairement pendant un ou deux mois dans l'intervalle entre le commencement d'avril et la fin de juin. Un fort vent de l'ouest ou du Nord-Ouest, cependant, fait couler le courant de l'ouest. Dans l'été les courants sonts moins forts et moins persistants, et subissent plus l'influence des marées. Dans l'automne les vents soufflent souvent de l'est dans la dernière partie de septembre et d'octobre mais plus souvent de l'ouest; et dans l'un et l'autre cas leur direction exerce une influence sur le courant. Plus tard dans l'automne, les vents soufflent du nord-ouest et le temps est plus froid. Ces vents continuent à souffler durant les mois d'hiver et maintiennent le courant de l'ouest.

Cet état de chose est déterminé par les incertitudes ordinaires qu'on peut attribuer au temps; et il est à remarquer aussi que les courants sont plus persistants sur la côte nord où ces observations ont été faites. Les résidants de la côte sud nous laisseraient sous l'impression que les courants sont beaucoup plus réguliers dans leur caractère de courants de marée; mais leurs déclarations paraissent s'appuyer sur les courants dans les eaux peu profondes près de la côte, qui peuvent différer de ceux en plein détroit.

M. Davis a des registres et des notes qui ont été prises à la Baie-Forteau, et qui remontent jusqu'au temps de son grand père en 1835; et qu'il espère pouvoir préparer pour la publication.

Sommaire.

Dans le sommaire qui suit les traits caractéristiques généraux du courant dans le détroit de Belle-Isle sont donnés aussi correctement qu'on peut les déduire de sa manière d'être à l'époque où les observations ont été faites. Les vélocités données ont été mesurées à la profondeur uniforme de 18 pieds.

1. Le courant est fondamentalement de la nature de la marée; et dans les conditions normales il coule est et ouest avec une vélocité presque égale. Il atteint parfois une vélocité de deux nœuds par heure dans chaque direction.

2. Les conditions sont normales dans les temps ordinaires et lorsqu'il souffle des vents d'ouest modérés.

3. Durant les gros vents, surtout lorsqu'ils soufflent de l'est ou de l'ouest, le courant qui coule dans le sens du vent devient plus fort que le courant contre le vent; et éventuellement le courant peut devenir continuel dans la même direction que le vent.

4. Les plus grandes vélocités du courant qu'on ait observées durant les gros vents (dans les mois de juillet et septembre) ont été comme suit: de l'est 3·15 nœuds, et de l'ouest 2·50 nœuds à l'heure.

5. La présence de la glace dans le détroit et la température de l'eau ont aussi une certaine relation avec la direction prédominante du courant; mais elles ne donnent pas d'indication certaine de sa direction réelle dans le moment.

6. Dans les conditions normales et lorsque l'on tient compte du courant sous-marin dans les deux directions, la différence, en moyenne, est en faveur d'un flot plus considérable vers l'intérieur en venant de l'est.

7. Le flot réel pendant l'année, lorsqu'on inclut l'influence du vent, paraît aussi en somme être plus fort dans la direction intérieure en venant de l'est, que dans la direction extérieure venant de l'ouest.

COURANT dans la partie étroite du golfe immédiatement à l'ouest du détroit de Belle-Isle. Note d'après les observations prises aux stations E. F, et G.

Dans une occasion après de gros vents d'ouest qui ont duré longtemps, le courant de surface ici coulait de l'ouest (magnétique) au centre et sur les deux côtés. La vélocité s'élevait à 0·79 nœud à l'heure au centre et de 1·19 à 1·37 nœuds sur les côtés. Cette vélocité, dans la circonstance, est probablement aussi grande qu'elle sera jamais en venant de l'ouest.

COURANT SUR LA CÔTE OUEST DE TERRENEUVE.

En allant à Belle-Isle et en revenant, on a fait quelques mesurages de ce courant en comparant la distance parcourue telle qu'indiquée par le loch, et la distance réelle mesurée sur la carte marine, suivant la méthode déjà décrite.

Les deux meilleures déterminations ont été comme suit:—

11 août.—De la pointe Riche à la baie Bonne. Courant 0·37 nœud à l'heure de l'O. S.-O. (magnétique).

25 et 26 septembre, de la pointe Riche au cap Saint-George. Courant 0·67 nœud à l'heure de l'O. S.-O. (magnétique).

Le 4 septembre, cependant, le courant entre la baie Bonne et la pointe Riche paraissait tendre légèrement dans une direction contraire; mais le temps était gros alors et l'observation était compliquée par la dérive.

Le lieutenant Betty, officier chargé de la route, sur le S. S. M. *Pélican* qui a passé plus d'une saison à croiser ici, dit qu'il y a ici un courant presque constant de S.-O. le long de la côte de Terreneuve, entre le cap Gregory et la pointe Riche; et que ce courant n'est interrompu que par le flux et le reflux qui entrent et qui sortent des grandes baies de la côte.

DÉTROIT DE CABOT,

ou entrée sud-est du golfe Saint-Laurent entre le Cap-Breton et Terreneuve.

Cette entrée du golfe Saint-Laurent forme partie du canal profond venant de l'Atlantique entre le banc Saint-Pierre du côté de Terreneuve et le banc Banquereau et Misaine sur le côté de la Nouvelle-Ecosse, et de là traverse la largeur entière du golfe, passe entre Gaspé et Anticosti, et entre dans l'embouchure du Saint-Laurent inférieur. Ce canal allant de l'Atlantique vers l'intérieur a une largeur de 40 milles entre les bancs de chaque côté, et une profondeur uniforme de plus de 200 brasses. En passant à travers le détroit de Cabot sa largeur n'est pas rétrécie ni sa profondeur diminuée, si ce n'est à l'île Saint-Paul, qui est située près du côté ouest de la haute mer. Cette île s'élève abruptement du fond, et si elle était à sec elle présenterait probablement l'apparence d'une de ces montagnes dites "pain de sucre" sur la côte avoisinante. En allouant pour l'empiétement de cette île sur le côté ouest du canal, il reste encore entre cette île et le cap Ray une largeur de 32 milles dans laquelle la profondeur dépasse 200 brasses; et dans la moyenne partie de cette largeur elle atteint en moyenne 250 brasses.

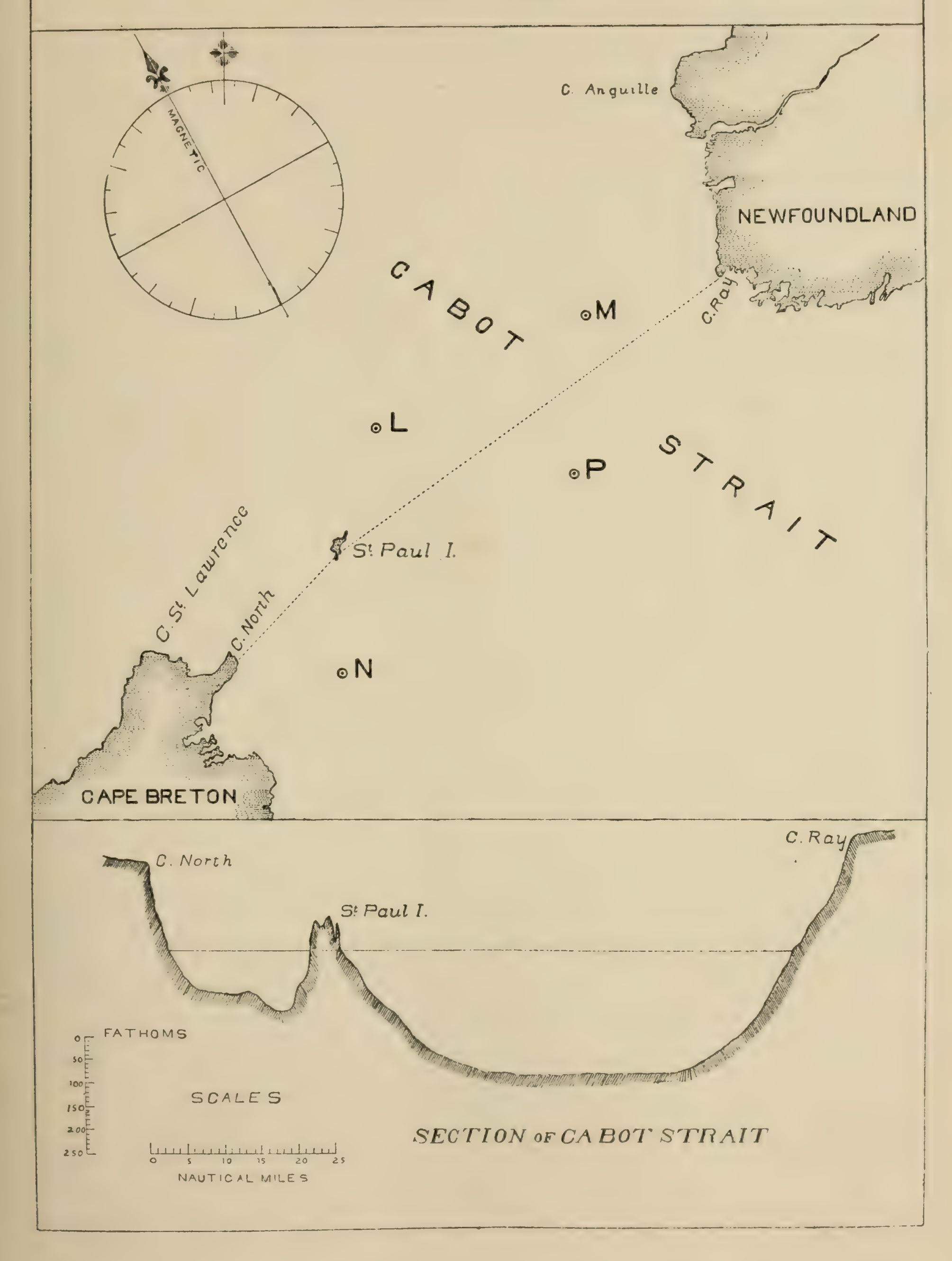
La largeur du détroit est est et ouest (magnétique), et le canal ci-dessus décrit passe à travers du sud au nord (magnétique), ce qui fait que les directions magnétiques sont des plus commodes pour les constatations. La variation magnétique est 28° O.

South-eastern entrance to the Gulf of St Lawrence

CABOT STRAIT

SHOWING STATIONS OCCUPIED IN SURVEY OF CURRENTS

SEASON OF 1894.



Les courants ont été examinés en août, entre le 13 et le 31, la seule interruption ayant eu lieu pour se rendre à Sydney-Nord pour faire des provisions; et bien que le temps ait été si court on a fait beaucoup d'ouvrage en profitant du temps calme pour le mesurage du courant, et des journées de gros temps pour les travaux se rattachant à la température. Le registre du courant a aussi été tenu jour et nuit. Les stations auxquelles le steamer était ancré ont été tenues au nord et au sud de la ligne droite qui réunit le cap Nord au cap Ray, afin d'éviter les câbles de téléphone et de télégraphe qui sont immergés le long de cette ligne. Les positions de ces stations sont indiquées sur la carte ci-jointe. Les deux stations principales ont été choisies près des deux côtés du canal profond; l'une d'elles (la station L) dans 22° brasses d'eau à 10 milles N.-E. de l'île Saint-Paul, et l'autre (la station M) dans 23° brasses à 13 milles à l'ouest du cap Ray. Elles se trouvent donc dans une position symétrique par rapport au canal profond lui-même; et chaque station a été occupée deux fois afin de contrôler toute variation dans les conditions.

On a trouvé, en général, que le courant sortait du golfe en venant de la direction nord (magnétique) à la station L sur le côté ouest, et entrait dans le golfe en venant du sud-est (magnétique) à la station M sur le côté est. Pour cette raison on a choisi une troisième station (P), où l'on pouvait s'attendre à trouver de l'eau morte entre ces deux courants, et on a trouvé une occasion favorable de s'assurer si l'eau profonde au fond du détroit était en mouvement. Le steamer a été ancré à cette station au centre du détroit dans 250 brasses. On y a trouvé que le courant de surface avait une direction très variable. Le 29 août, à un moment où le courant de surface était presque inappréciable, l'éventail, chargé d'une sonde ordinaire de haute mer, a été descendu jusqu'à une profondeur de 200 brasses. Cet éventail présentait une surface de quatre pieds carrés à l'eau, ce qui suffisait pour indiquer le plus léger courant, par l'inclinaison de la corde à laquelle il était fixée. Cette corde indiquait une inclinaison d'environ 15° de la verticale jusqu'à 30 brasses; entre 30 et 50 brasses elle est arrivée à moins de 5° de la verticale; et de 50 à 200 brasses elle est restée parfaitement perpendiculaire. Les mêmes indications ont été relevées lorsqu'on a remonté l'éventail. De plus, le lendemain, à un moment où le courant de surface avait une vélocité d'un peu moins d'un nœud à l'heure, l'éventail indiquait d'une manière semblable qu'il n'y avait aucun mouvement au-dessous de 20 brasses. La couche d'eau en mouvement n'avait donc qu'une épaisseur d'environ 20 à 40 brasses à partir de la surface, et au-dessous de cette profondeur l'eau était parfaitement tranquille. On parlera un peu plus loin de la relation de cette épaisseur par rapport à la température à différentes profondeurs. Cela démontre aussi qu'il n'y a pas dans le fond de courant constant d'une vélocité appréciable.

La station L, sur le côté ouest, a été occupée du 13 au 15 août. On a eu un peu de peine à tirer l'ancre au début, mais on a pu tenir un registre continuel du courant pendant 32 heures. La vélocité du courant de surface mesuré à la profondeur régulière de 18 pieds, varia de 0·74 à 1·56 nœud à l'heure, et la direction inclina graduellement du N.-O. au N.-E., et revint au N.-O. La régularité de ce changement de direction fait qu'il est probable qu'elle dépend de la marée; mais les observations ne se sont pas continué assez longtemps pour établir une relation définitive entre les deux. Le 31 août, la station a été occupée de nouveau pendant quelques heures, et on a trouvé que la direction et la vélocité correspondaient avec les observations précédentes. La direction moyenne est donc aussi près que possible du nord (magnétique), avec une vélocité moyenne d'un peu plus de un nœud à l'heure.

Tandis que le courant coulait du N.-E., le courant sous-marin était plus fort que celui de surface jusqu'à une profondeur de 50 brasses. Deux mesurages à 30 et 40 brasses (faits les 14 et 31 août) indiquaient que la vélocité à cette profondeur était de 38 à 40 pour 100 plus forte qu'à la surface.

D'un autre côté, tandis que le courant coulait de directions à l'ouest du nord, deux mesurages du courant sous-marin à 40 brasses (faits le 15 août) indiquaient que la vélocité n'était que de 50 pour 100 de la vélocité du courant de surface, et que sa direction était de 20° plus à l'ouest.

L'épaisseur totale du courant à cette station n'a pas été déterminée. On aurait pu déterminer cette épaisseur ici et aux autres stations d'une manière beaucoup plus

définie, si le compteur destiné à cette fin n'avait pas manqué de fonctionner électriquement.

La station M, sur le côté est du détroit, a été occupée le 22 août et de nouveau du 27 au 29 août, lorsqu'on a obtenu un état du courant pendant 41 heures consécutives. La vélocité du courant de surface variait de 0·50 à 1·40 nœud à l'heure; et la direction tournait de l'E. au S. (mag.), la direction était moins régulière qu'à la station L, et l'on ne peut voir aucune relation entre les variations de direction et de vélocité et les marées telles qu'enregistrées par la marégraphe sur l'île Saint-Paul.

Le 27 août, à un moment où le courant de surface avait une vélocité moyenne et courait dans sa direction ordinaire du S.-E., l'indication de l'éventail démontrait que le courant sous-marin se faisait sentir jusqu'à une profondeur de 50 brasses et peut-être jusqu'à 100 brasses; et qu'il venait du S. par l'E., ou d'une direction d'environ 30° plus au sud que le courant de surface. La vélocité du courant sous-marin, à 30 et 40 brasses, variait de 44 pour 100 de la vélocité de surface à une égalité avec elle; mais elle ne l'a jamais dépassé.

Sur le côté ouest du détroit, entre le cap Nord et l'île Saint-Paul, une station a été choisie à N, dans 60 brasses d'eau, sur le bord des hauts-fonds partant du cap Nord.

Cette station a été occupée du 23 au 25 août, et on a trouvé que le courant venait du N.-O. Durant l'espace des 48 heures qui ont précédé immédiatement l'occupation de cette station, le 23, le vent avait soufflé du N. au N.-O., avec une vélocité moyenne de 24 milles à l'heure, ce qui donna 1,122 milles de vent à cette époque. Il est donc probable que la vélocité du courant telle qu'on l'a trouvée alors était aussi grande qu'on la trouvera jamais. On a obtenu un enregistrement ininterrompu du courant pendant quarante-six heures; et la vélocité variait de 1·39 à 2·25 nœuds à l'heure, la moyenne étant presque 1·80 nœud. En direction, la variation extrême était du N. au N.-O. (mag.), la direction dominante étant presque du N.O. On ne peut discerner aucune relation entre la variation de direction et la marée, mais la plus grande vélocité du courant semble se produire durant le reflux.

Le courant sous-marin à 40 brasses n'a qu'environ un tiers de la force du courant de surface; mais il paraît probable que l'eau était en mouvement sur toute la profondeur des 60 brasses.

Températures.—On a trouvé que l'eau était un peu plus chaude entre le cap Nord et l'île Saint-Paul que dans l'ouverture principale du détroit entre cette île et le cap Ray. La température de surface y variait de 55° à 60°; et à partir de la surface la température tomba graduellement avec la profondeur jusqu'à ce qu'elle eût atteint 32° à environ 50 brasses. A de plus grandes profondeurs, de 100 à 200 brasses, la température était de nouveau plus élevée et était en moyenne de 40°. Ce résultat paraissait si anormal que la chose a été recherchée avec soin, et l'on a pris toutes les précautions pouvant en assurer l'exactitude. Les températures, tant qu'elles baissaient régulièrement avec la profondeur, ont été prises avec les thermomètres enregistreurs du modèle Miller-Casella. Mais lorsqu'il y a des couches de température inégale, un tel thermomètre n'enregistrerait que la température de la couche la plus froide, sans tenir compte de sa profondeur. Pour cette raison les températures au-dessous de 50 brasses ont été prises avec le thermomètre réversible de haute mer de Negretti et Zambra, qui donne la température réelle à la profondeur à laquelle on le descend. Ce thermomètre doit être employé avec un certain soin, parce que dans les très gros temps l'échappement, qui se fait mécaniquement, peut se faire prématurément. De plus, s'il y a beaucoup de courant, le steamer devrait être libre et non à l'ancre, parce qu'alors la ligne de loch entre le bateau et la houache est si longue qu'on ne peut mesurer correctement de grandes profondeurs. Il est donc nécessaire de prendre du temps lorsqu'il fait beau, surtout pour cela. Dans le présent cas on a employé deux thermomètres qui ont été tenus en parfait état de service. Ces thermomètres ont été contrôlés l'un par l'autre au moyen de lectures doubles à la même profondeur, et ont aussi été comparés avec le thermomètre-étalon. Toutes lectures dont on avait raison de suspecter l'inexactitude ont été omises dans les résultats donnés. Dans les sections de températures, les colonnes représentent des

points à des intervalles égaux les uns des autres, en travers de la largeur du détroit. Les températures sont Fahrenheit.

DU CAP NORD À L'ILE SAINT-PAUL.

Section de température, 17 août 1894.

Surface	65°	65°	58°	58°
10 brasses	64	60	40	43
20 do	41	41	36	36
30 do	35	35	35	35
40 do	33	33	32	34
Profondeur totale	83 B.	90 B.	120 B.	140 B.

Même section que ci-dessus, répétée le 27 septembre. Courant du N.-O. (la direction ordinaire).

Surface	51°	52°	52°	50°
5 brasses	49	47	47	45
10 do	49	47	42	41
15 do	49	45	38	35
20 do	49	45	36	35
30 do	38	38	35	35
40 do	34	35	34	34

DE L'ILE SAINT-PAUL AU CAP RAY.

Section de température, 16 août 1894.

Surface	59°	60°	60°	59°	59°	55°
10 brasses	42	40	44	44	41	46
20 do	34	38	37	38	36	37
30 do	32	36	35	34	33	35
40 do	31	33	33	33	33	34
50 do	31	—	33	—	—	—
100 do	37½	—	38½	40	—	—
150 do	40½	—	40½	—	40½	—
200 do	39½	—	—	—	—	—

A raison de la chute rapide de température de la surface jusqu'à 30 brasses, les températures additionnelles suivantes ont été prises aux endroits mentionnés.

	Au large du nord, 17 août.	Station L, 13 août.	Au centre du détroit, 16 août.	Station P, 20 août.
Surface	65°	59°	60°	63°
5 brasses	64	56	54	57
8 do	—	43	—	—
10 do	64	40	44	39
12 do	—	37	—	—
15 do	60	34	38	36
20 do	41	34	37	34
30 do	35	33	35	32
40 do	33	32	33	32

Températures pr fondes, depuis 50 jusqu'à 200 brasses, entre l'île Saint-Paul et le cap Ray. Prises avec les thermomètres réversibles de haute mer, descendus pendant 5 à 15 minutes.

I. Températures le 16 août, telles que déjà données.

II. A la station M, 22 août, courant de surface de 1·25 nœud, venant du S.-E.

III. A la station M, 28 août; courant de surface de 1 nœud, venant du S.S.-E.

IV. A la station P, au centre du détroit, le 30 août. Courant de surface moins de un nœud à l'heure ; thermomètres descendus pendant 10 à 12 minutes.

V. Sur une ligne tirée nord (mag.) sur le centre du détroit. Températures à trois points à sept milles les uns des autres le 27 septembre.

Profondeur.	50 brasses.	100 brasses.	150 brasses.	200 brasses.
	°	°	°	°
I	—	40	40½	—
	—	38½	40½	39½
	—	37½	40½	—
II	—	39	—	40
III	32½	40	40½	39½
IV	35	41	40	39½
V	32½	37	38	40
	32½	—	40½	39½
	32½	39	40½	39½
Moyenne	33·0	39·0	40·1	39·6

Pour faire la comparaison avec ce détroit, où l'on trouve de l'eau plus chaude près du fond, les températures ont été prises en eau profonde dans la baie Bonne. Cette baie est séparée de la mer par une ligne d'eau comparativement peu profonde, ne dépassant pas 30 brasses ; et le bras de l'est est lui-même séparé du reste de la baie par une batture sur laquelle il n'y a que sept brasses d'eau, tandis que la profondeur dans le bras proprement dit dépasse 100 brasses. Cette eau profonde dans une position si isolée prendrait naturellement l'ordre de densité selon la profondeur. Les températures à 100 brasses ont été comme suit :

	°		°
Surface	54	40 brasses	32
10 brasses	48	50 do	32
20 do	39	80 do	31
30 do	34	100 do	30½

La diminution est donc régulière et conforme à la densité de l'eau de mer qui, contrairement à ce qui arrive pour l'eau douce, augmente continuellement en densité à mesure que la température baisse.

RÉCAPITULATION POUR LE DÉTROIT DE CABOT.

Nous trouvons donc dans le détroit de Cabot un courant qui sort du golfe sur le côté ouest et qui rentre dans le golfe sur le côté est ; tandis qu'au milieu le courant est faible et de direction incertaine. La température de l'eau est virtuellement la même dans les deux cas, excepté jusqu'à environ huit milles du cap Nord, où elle devient plus chaude d'une manière appréciable. La profondeur de l'eau en mouvement paraît être plus grande sur le côté ouest, tandis que sur le côté est la largeur du flot est plus grande, et le courant sous-marin plus faible en proportion.

En comparant le courant sous-marin avec la température à diverses profondeurs, on pourrait inférer que le mouvement de l'eau ne s'étend pas au delà de 60 à 80 brasses au plus, et au-dessous de cette profondeur l'eau paraît être parfaitement tranquille. Le volume d'eau qui sort du golfe d'un côté paraît être compensé par le

volume d'eau qui entre de l'autre ; et comme la température est presque semblable, la perte ou le gain de chaleur pour le golfe est bien mieux marqué que si la balance de volume consistait dans un courant de surface et un courant sous-marin. La balance réelle cependant est sur le côté de la perte de chaleur; parce que c'est l'eau qui sort près du côté ouest qui indique la température la plus élevée.

Quant aux causes, il n'est pas possible d'en parler d'une manière très déterminée d'après des observations si limitées de temps et d'étendue. Il est plus que probable que la couche d'eau très froide entre 20 et 50 brasses est le résultat du refroidissement de l'eau durant l'hiver ; et que l'eau plus chaude à la surface est due à l'élévation de la température à mesure que la saison avance. Mais la raison pour laquelle l'eau la plus froide ne descend pas jusqu'au fond n'est nullement évidente. S'il s'agissait d'eau douce, la température de 39° ou 40° correspondrait alors au maximun de densité ; mais la densité de l'eau de mer augmente uniformément à mesure que la température baisse. L'augmentation cependant est excessivement légère pour l'écart de 41° à 32° que nous constatons ici ; et cela permet de suggérer une explication possible. Il faudrait un mélange de moins de $1\frac{1}{2}$ pour 100 d'eau douce avec de l'eau de mer à 32° pour lui donner la même densité que l'eau de mer non mélangée à 41°. L'eau froide serait alors empêchée de descendre au fond si elle était refroidie avec de la glace d'eau douce de la rivière, ce qui n'est pas improbable dans les circonstances. L'eau du fond pourrait entrer directement de l'eau non mélangée de l'Atlantique, parce qu'une profondeur de 200 brasses se continue sans interruption depuis ce détroit jusqu'à l'océan.

En tous cas, il est évident qu'il n'y a pas de courant froid sous-marin sortant en suivant le fond du détroit, comme on pourrait s'y attendre d'après la théorie de l'entrée ininterrompue de l'eau froide au détroit de Belle-Isle.

L'eau sur la plus grande partie de ce détroit est aussi claire que l'eau de mer en moyenne, la couleur ayant une teinte légèrement laiteuse. De l'île Saint-Paul en allant vers l'ouest, cependant, on trouve une teinte brunâtre, qui devient plus prononcée vers le cap Nord, où l'eau est presque aussi brune que dans la rivière Ottawa. A la station N, la couleur était suffisante pour teindre le filet de gaze du flotteur qui lui était attaché pour indiquer la direction du courant. Cela nous laissait croire qu'il serait possible de découvrir ici la présence de l'eau du Saint-Laurent ; mais la différence de densité était trop légère pour être indiquée par les hydromètres que nous employions. Un certain nombre d'échantillons embouteillés ont été pris à la surface et dans la couche froide à 40 brasses, afin de déterminer la densité avec plus d'exactitude.

Les déterminations de densité ont été faites dans le laboratoire du département du revenu de l'intérieur, et ont donné les résultats suivants, réduits à 60° Fahrenheit:—

Du cap Ray à l'île Saint-Paul.

Eau moyenne de surface, provenant du mélange d'un certain nombre d'échantillons (27 août 1894)	1·0242
A la station P, au centre du détroit, eau de surface (30 août 1894)	1·0241
A la station P, au centre du détroit, à 40 brasses (30 août 1894)	1 0253

De l'île Saint-Paul au cap Nord.

Eau moyenne de surface (17 août '94)	1·0227
A la station N, 8 milles au large du cap Nord :—Eau de surface (23 août '94)	1·0218
Eau de surface (25 août '94)	1·0221
A 40 brasses (25 août '94)	1·0249

Il est évident que l'eau de surface a une densité moindre entre l'île Saint-Paul et le cap Nord; tandis qu'à 40 brasses sa densité est presque égale à la moyenne dans la partie la plus large du détroit, où la densité de 1·0242 est la moyenne pour les eaux qui entrent et pour celles qui sortent. En comparaison avec ce chiffre, la densité moyenne de 1·0220 à la station N, entre le cap Nord et l'île Saint-Paul, indiquerait un mélange de 9 pour 100 d'eau douce.

Bien que ce résultat soit basé sur un petit nombre d'observations, il offre une indication importante, parce qu'il signale la présence de l'eau de rivière, et par conséquent une connexion possible entre le courant de Gaspé et le courant qui coule vers la mer au cap Nord; et fournit ainsi un fil qu'on devrait suivre pour faire de nouvelles recherches.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Un des buts à atteindre par les travaux de cette saison a été de s'assurer de la nature des courants dans les deux entrées du golfe Saint-Laurent pour servir de base aux études des courants dans toute son étendue. A ce point de vue il est bon de faire quelques remarques générales.

Dans le détroit de Belle-Isle, tandis que le courant conserve son caractère de marée, il y a seulement une différence en faveur du flot entrant de l'est; et durant les mois d'été la balance réelle du flot ne donne probablement pas plus d'un léger pour cent en faveur de la direction vers l'intérieur. Donc l'influence sur le golfe dans son ensemble ne peut pas être grande. Cependant lorsque le courant coule d'une manière prédominante dans une direction pendant plusieurs jours, avec une vélocité qui peut atteindre un maximum de velocité de trois nœuds, l'effet sur le golfe doit être plus marqué, et la distance sur laquelle son influence s'étend peut être considérable.

Un courant prédominant vers l'intérieur à travers le détroit au commencement du printemps peut ne pas avoir une influence très marquée en ce qui concerne la température; parce qu'à cette saison l'eau à l'extrémité nord-est du golfe doit être presque aussi froide que l'eau qui entre par le détroit. Ce volume d'eau qui entre peut cependant contribuer à expliquer la plus forte vélocité que les rapports attribuent au courant vers l'intérieur sur le côté ouest du détroit de Cabot, au printemps. Même si l'eau elle-même n'atteint pas le détroit de Cabot, elle peut encore agir par déplacement, parce que le volume total du golfe doit rester presque le même. Ceci est beaucoup plus probable que l'explication qu'on donne souvent, que cette plus grande vélocité est due aux crues du printemps dans les tributaires du fleuve Saint-Laurent. L'influence du Saint-Laurent sur les courants du golfe est ordinairement bien exagérée. Il serait donc peut-être bon de mentionner qu'un courant d'un demi-nœud à l'heure seulement à travers le détroit de Belle-Isle, laisserait passer un volume d'eau 40 fois plus considérable que la décharge du Saint-Laurent telle que mesurée entre Montréal et le lac Saint-Pierre.

Les deux courants principaux sur les deux côtés du détroit de Cabot sont les deux plus importants relativement à l'intérieur du golfe. Il est possible que le courant sur le côté ouest puisse avoir quelque rapport avec le courant qui coule vers l'extérieur le long de la côte de Gaspé, et la direction que des rapports prêtent au courant près des îles de la Madeleine semble rendre cela moins probable. Il peut être possible que le courant le long de la côte ouest de Terreneuve soit une continuation du courant vers l'intérieur sur le côté est du détroit de Cabot. Plus au nord-est, dans la partie plus étroite du golfe vers le détroit de Belle-Isle, on a trouvé dans une occasion que le courant venait de l'ouest des deux côtés simultanément; mais les circonstances paraissent avoir été alors exceptionnelles, comme on l'a déjà signalé.

Ces suggestions sont faites pour montrer que les courants dans le détroit de Cabot ont besoin d'être étudié d'avantage; et on devrait le faire en dedans et en dehors du détroit; et les faits qu'on a déjà relevé seront utiles comme base pour ces nouvelles études. Il pourrait être important aussi de suivre le changement progressif de la température dans ces courants depuis le commencement du printemps et

durant l'été ; parce que cela pourrait nous éclairer sur la nature de ces courants, et nous aiderait aussi à relever leur direction et leur influence.

On a donc amplement le choix pour décider la meilleure direction à suivre pour mener à bonne fin ce relevé des courants avec les données déjà obtenues.

Il sera possible aussi de parler avec plus de certitude de ces courants lorsqu'on les aura suivi et étudié d'une manière plus complète.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. BELL DAWSON,

Directeur du service maréométrique.

ANNEXE N° 4.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

TORONTO, 25 septembre 1894.

M. Wm SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à la demande dans votre lettre du 20 du courant, j'ai l'honneur de vous inclure le rapport annuel sur le service météorologique et l'observatoire magnétique pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. F. STUPART,
Directeur intérimaire.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

M. Wm SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le vingt-troisième rapport sur le service météorologique, qui couvre la période de temps comprise entre le 1er juillet 1893 et le 30 juin 1894, ainsi que les rapports des inspecteurs et les rapports concernant les observatoires de Québec et de Saint-Jean (annexes A, B et C).

Depuis mon dernier rapport, les observatoires suivants ont été établis:—

ONTARIO.

Classe I.—

Stratford (de la classe II.)........................W. Dick.

Classe II.—

Thorold..Z. W. Durkee.
Haileybury.....................................P. A. Cobbold.
Virgil...W. H. Harrison.
Courtright.....................................C. M. Sinclair.
Trenton..Rév. F. W. Armstrong.

Classe III.—

Merritton......................................T. J. Stevensen.
Sutton-Ouest...................................W. D. Townley.
Waterford......................................Sylvanus Phillips.

MANITOBA.

Classe I.—

Stony-Mountain.................................A. G. Irvine.

Classe II.—

Pipestone......................................A. G. Rattray.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Classe II.—

Pincher-Creek ....G. W. Gill.
Alameda..R. L. Gibson.
Pheasant-Forks.......................................L. Franks.
Mâchoire-d'Orignal.................................C. A. W. Stunt.

Classe III.—

Pense...B. Spring Rice.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Classe II.—

Enderby..G. R. Lawes.
Pilot-Bay...J. D. Marsden.
Rivers-Inlet...G. S. McTavish.
Stuarts-Lake..A. C. Murray.
Alberni..A. E. Reeve.
Canoboie...Lieut.-col. G. H. Elliott.
New-Westminster....................................Joseph H. Edwards.
Kaslo..J. W. Cockle.
Keeper Island...Rév. R. J. Roberts.

Classe III.—

Union-Mines..R. Lawrence, M.D.
Duncan's-Station......................................Mallcott Richardson.
Langley..A. H. Hawkins.
Beaver-Creek...Stanlew R. S. Bayne.
Gold-Stream...William H. Ralph.

Dans le cours de l'année les bureaux suivants ont cessé de faire des observations :

Colombie-Britannique.

Classe II.—

Vernon.—Par le décès de l'observateur.

Ontario.

Classe I.—

Alexandria.—J. Smith, M.A., quitté la station.

Classe II.—

Niagara-Falls.—E. Norden, a donné sa démission.
Egremont.—J. G. McCullough, décédé.

En décembre dernier M[r] W. A. Ashe, le directeur de l'observatoire de Québec, est mort après quelques jours de maladie seulement; la charge a été remplie par la nomination de M. Arthur Smith, A. T. F.

M[r] J. McLean, qui a rempli pendant plusieurs années les fonctions d'observateur à Owen-Sound avec satisfaction, a été forcé par son âge avancé de renoncer à ces travaux, mais il s'est procuré les services de M[r] D. McKenzie, qui continue d'exercer ces fonctions à cette station.

M. Mellor, de Birnan, qui a donné sa démission et a quitté la station pour cause de mauvaise santé, est revenu à cet endroit et a recommencé ses observations.

Des deux ministres du culte mentionnés dans le rapport précédent comme étant stationnés dans le district du fleuve Mackenzie, M. Stringer continue d'envoyer des rapports du fort McPherson; M. Marsh a envoyé des observations du fort Liard, mais il est rendu à la Rivière-au-Foin, dans le même district, et continue de faire des observations à cet endroit.

Pour les observations faites par les employés du chemin de fer canadien du Pacifique, les surintendants de division ont montré qu'ils y prenaient un intérêt considérable, et je prévois une plus grande régularité dans ces travaux à cause de cela, et à cause des récentes visites des inspecteurs de ce service.

Les observateurs dans l'Ontario et le Manitoba, sous la direction du département de l'agriculture, ont continué à remplir leurs fonctions avec un zèle louable. Le ministre de l'agriculture du Manitoba a manifesté le désir d'aider ce bureau en obtenant des stations dans des parties de la province où il n'y en a pas.

La forte augmentation dans le nombre des stations d'observations dans la Colombie-Britannique, nécessitées par les traits particuliers des différentes localités, est surtout due à la coopération soigneuse et zélée du ministre de l'agriculture et de M[r] J. R. Anderson, de ce département.

SERVICE DES SIGNAUX DE TEMPÊTES.

Durant la dernière année les avis de tempête ont été des plus satisfaisants. Durant le mois d'août et les mois d'automne plusieurs fortes tempêtes particulières ont passé sur la région des lacs et sur les provinces maritimes; entre autres un ouragan des Antilles qui passa sur la Nouvelle-Ecosse dans la nuit du 21 août, causant de grandes pertes à la marine et détruisant des propriétés en général ; un autre ouragan des Antilles, qui entra aux Etats-Unis dans la Caroline du Sud, remonta vers le nord jusqu'à l'État de New-York, puis descendit la vallée du Saint-Laurent, soufflant un gros vent sur le lac Ontario, le Saint-Laurent et les provinces maritimes; et un troisième ouragan des Antilles qui entra en Amérique le 13 octobre, remonta rapidement vers la région des lacs, y causant une tempête désastreuse, et de là en descendant la vallée du Saint-Laurent, causant une tempête moins violente dans le golfe et les provinces maritimes. Toutes ces tempêtes ont été bien annoncées et on a sans doute sauvé beaucoup de propriété et de vies.

Il y a eu amélioration sensible dans le temps pris pour la transmission télégraphique des avis de tempête, les compagnies de télégraphe faisant évidemment les meilleurs efforts pour faciliter notre travail.

Le tableau suivant donne le nombre des avis qui ont été distribués et la moyenne de ceux qui se sont réalisés :—

Année.	Nombre total d'avis.	Nombre d'avis qui se sont réalisés.	Moyenne.
1877	743	510	68·6
1878	860	673	78·3
1879	712	591	83·0
1880	889	736	82·8
1881	854	727	85·1
1882	841	658	78·2
1883	1,085	858	79·1
1884	798	663	83·2
1885	830	741	89·3
1886	906	799	88·2
1887	1,093	972	88·9
1888	897	758	84·5
1889	1,126	926	81·3
1890	1,199	987	82·3
1891	1,017	826	81·2
1892	1,161	888	80·7
1893	1,317	1,118	84·9
1894—Six mois—1er janvier au 30 juin	245	223	91·0

Marine.

PRONOSTICS DES TEMPÊTES.

La distribution des pronostics de la tempête s'est faite régulièrement pendant la période couverte par ce rapport, ils ont été publiés tous les jours par les principaux journaux du Canada, et de plus affichés dans environ 1,500 bureaux de télégraphe dans le Manitoba, l'Ontario, Québec et les provinces maritimes.

La demande de la part de personnes de Toronto et d'endroits éloignés de pronostics spéciaux continue d'augmenter, et dans chaque cas ces pronostics ont été envoyés tout de suite à ceux qui les demandaient.

Avis de l'approche des tempêtes a été donné, comme par le passé, aux compagnies de chemins de fer, qui paraissent les apprécier beaucoup.

Les signaux indicateurs de la température ont été déployés pendant l'été sur tous les trains de matin dans les anciennes provinces, bien que les mouvements anormaux et erratiques des centres de tempêtes dans la dernière partie de mai et au commencement de juin aient empêché un grand nombre de prédictions de se réaliser durant cette période.

Le tableau suivant (n° 2) indique les prévisions et la proportion de celles qu se sont réalisées dans chaque district, pour chaque mois et pendant toute la période

NOMBRE de prévisions données en proportion de celles qui se sont réalisées

Mois.	Manitoba.					Lacs d'en bas.					Haut du Saint-Laurent.				
	Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.			
		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.
1893.															
Juillet	91	69	13	9	83·0	114	92	17	5	88·2	95	74	14	7	85·3
Août	94	71	13	10	82·4	120	85	16	19	77·5	105	82	15	8	85·2
Septembre	87	63	15	9	81·0	109	81	17	11	82·1	95	70	13	12	80·5
Octobre	93	71	12	10	82·8	119	87	14	18	79·0	107	78	14	15	79·4
Novembre	101	73	12	16	78·2	121	93	15	13	83·1	112	88	15	9	85·3
Décembre	101	63	23	15	73·8	119	87	16	16	79·8	115	87	21	7	84·8
1894.															
Janvier	89	78	8	3	94·4	100	70	22	8	81·0	100	70	22	8	81·0
Février	88	69	7	12	82·4	103	83	10	10	85·4	92	72	8	12	82·6
Mars	90	57	15	18	71.7	105	75	19	11	80·5	96	68	14	14	78·1
Avril	91	75	11	5	88·5	98	80	13	5	88·3	90	77	7	6	89·4
Mai	88	62	14	12	78·4	98	72	13	13	80·1	88	67	11	10	82·4
Juin	84	66	8	10	83·3	104	82	13	9	85·1	85	58	10	17	74·1
Total	1,097	817	151	129	81·4	1,310	987	185	138	82·4	1,180	891	164	125	82·5

NOTE.—La proportion des prévisions réalisées s'obtient en additionnant ensemble la somme de celles
ensuite le chiffre de cette addition

dans chaque district, chaque mois, depuis juillet 1893 jusqu'à juin 1894.

Bas du Saint-Laurent.					Golfe.					Provinces maritimes.					Total.				
Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.			
	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Proportion.
97	73	13	11	82·0	100	80	8	12	84·0	102	81	13	8	85·8	599	469	78	52	84·8
100	73	14	13	80·0	97	77	4	16	81·4	100	74	17	9	82·5	616	462	79	75	81·4
93	66	15	12	79·0	97	72	12	13	80·4	95	58	23	14	73·2	576	410	95	71	79·4
108	85	14	9	85·2	109	85	16	8	85·3	105	79	18	8	83·8	641	485	88	68	82·5
102	75	14	13	80·4	94	69	13	12	80·3	100	70	20	10	80·0	630	468	89	73	81·3
111	89	11	11	85·1	106	85	12	9	85·8	113	79	20	14	78·8	665	490	103	72	81·4
102	80	12	10	84·3	101	74	12	15	79·2	101	70	16	15	77·2	593	442	92	59	82·3
86	67	10	9	83·7	86	73	7	6	89·0	90	64	15	11	79·4	545	428	57	60	83·8
95	73	13	9	83·7	91	71	10	10	83·5	101	67	21	13	76·7	578	411	92	75	79·1
88	76	7	5	90·3	83	72	5	6	89·8	96	66	27	3	82·8	546	446	70	30	88·1
91	76	12	3	90·1	92	64	16	12	78·3	83	56	18	9	78·3	540	397	84	59	81·3
85	63	11	11	80·6	86	57	19	10	77·3	95	72	11	12	81·6	539	398	72	69	80·5
1,158	896	146	116	83·7	1,142	879	134	129	82·8	1,181	836	219	126	80·1	7,068	5,306	999	763	82·1

qui se sont réalisées en entier et la moitié de la somme de celles qui se sont réalisées en partie, et en divisant par le nombre total des prévisions.

BUREAU CENTRAL.

Depuis le mois d'août 1893, M. Charles Ross a été employé comme télégraphiste à la place de M. Cummings, qui a résigné, et en juin dernier Mr F. N. Denison a été nommé pour remplir la vacance causée par la résignation de Mr F. G. Dewitt.

Ce sont les seuls changements survenus dans le personnel du bureau.

L'absence inévitable du directeur pour cause de maladie, et la fourniture de données météorologiques à la commission hydrographique a entraîné une somme d'ouvrage considérable, qui a cependant été fait avec plaisir par les différents membres du personnel.

La voûte à l'épreuve du feu, pour y serrer les précieuses archives météorologiques et magnétiques de plusieurs années, a été construite en mai dernier.

Tous les livres et papiers importants y ont été déposés, ce qui les garantit contre les pertes en cas de feu.

SERVICE HORAIRE.

La méthode suivie pour ce service ainsi qu'un tableau des différences relevées aux divers observatoires seront trouvés au rapport concernant l'observatoire magnétique.

Le rapport concernant l'observatoire de Québec forme l'annexe B.

Le rapport concernant l'observatoire de Saint-Jean forme l'annexe C.

OBSERVATEURS VOLONTAIRES.

Aux nombreux observateurs volontaires faisant rapport au bureau central, le pays doit une grande partie des données nécessaires à l'étude de son climat varié, et le département ainsi que ce service doivent des remercîments à ces hommes qui d'année en année font des observations et qui en retour des renseignements précieux qu'ils fournissent ne reçoivent guère autre chose qu'un accusé de réception de leur travail.

PUBLICATIONS.

Les publications de ce bureau sont fréquemment demandées par des personnes et des institutions dans différentes parties de l'univers. Près de 710 rapports annuels et plus de 800 exemplaires du *Monthly Weather Review* sont distribués immédiatement après leur publication.

BIBLIOTHÈQUE.

Nous avons reçu, dans le cours de l'année, 270 volumes, dont la plupart étaient des rapports annuels et des brochures publiés par les principales institutions météorologiques, astronomiques et magnétiques du monde.

INSPECTION DES POSTES.

Cette année 67 postes ont été inspectés. Sur ce nombre M. Stupart en a inspecté 4, M. Payne 30, et M. Webber 33.

Ces rapports constituent l'annexe A. Ils indiquent l'état et la condition des divers endroits visités et montrent l'absolue nécessité qu'il y a d'une inspection régulière et systématique.

Le tout respectueusement soumis.

R. F. STUPART, *directeur intérimaire.*

RAPPORTS DES INSPECTEURS.

INSPECTEUR R. F. STUPART.

Stratford, Ont., 22 novembre 1893.—M. William Dick, l'observateur à cet endroit, remplit ses fonctions avec enthousiasme, il fournit un rapport quotidien sur la température aux journaux de l'endroit et aussi un sommaire mensuel. Il a un baromètre et un assortiment complet de thermomètres dont les indications sont relevées avec soin, et qui sont bien entretenus.

Sarnia. Ont., 24 novembre 1893.—Tout était en bon état à cet endroit. M. McAdams s'acquitte bien de ses fonctions.

Courtright, Ont., 24 novembre 1893.—M[r] C. M. Sinclair, qui a consenti à prendre les observations à Courtright, demeure à moins de cent cinquante verges de la rivière Sainte-Claire. Je lui ai laissé un baromètre, un assortiment complet de thermomètres et un pluviomètre, et toutes les tables et instructions nécessaires. M. Sinclair paraissait comprendre l'ouvrage, et il est bien probable que cette station deviendra très utile.

London, Ont., 27 novembre 1893.—Tout est en bon état ici, excepté que les thermomètres à maxima et à minima sont accrochés sur un plan trop oblique.

INSPECTEUR H. V. PAYNE.

Port-Arthur, Ont., 20 juillet 1893.—La girouette électrique du moulin à vent est presque usée, il en faudra une nouvelle. Le thermomètre à minima marquait 2° trop bas. Les signaux de tempête et le mât sont en bon état. Les autres instruments sont aussi en bon état.

Fort-William, Ont., 21 juillet 1893.—Le mât des signaux de tempête et le hangar construits par la ville n'étaient pas de première classe. Le mât, bien que de bonne dimension, n'était pas droit, et le hangar aux signaux était une construction brute. Instruit l'agent de ses fonctions. Pour assurer une livraison rapide des avis et faire des économies, il serait bon de poser un téléphone jusqu'à sa maison, pour la mettre en communication avec l'agent à Port-Arthur.

Winnipeg, Man., 24 juillet 1893.—Eprouvé tous les instruments, et tous étaient en bon état. J'ai signalé des erreurs dans les observations de la chute de pluie, et des omissions dans les observations, qui se produisaient généralement dans la matinée.

Qu'Appelle, T.N.-O., 27 juillet 1893.—L'anémomètre ne fonctionnait pas convenablement, les arbres descendants sont lâches et l'engrenage bien usé. Le cadran de la girouette était rouillé et ne fonctionnait pas. Ils ont été remis en bon état. Le pluviomètre avait besoin de deux nouveaux récipients. Le baromètre et les thermomètres ont été éprouvés et les résultats ont été satisfaisants.

Swift-Current, T.N.-O., 28 juillet 1893.—La cuvette du baromètre était si sale qu'il ne pouvait fonctionner correctement. Elle a été nettoyée. J'ai trouvé une erreur dans la correction barométrique pour la réduction au niveau de la mer. L'anémomètre et l'anémographe sont en bon état, mais la tour a besoin de supports plus rigides. J'ai signalé des erreurs dans l'envoi des rapports télégraphiques du matin. Le baromètre et les thermomètres éprouvés, et tous marquaient correctement.

Medecine-Hat, T.N.-O., 29 juillet 1893.—Il y a ici deux baromètres, qui, comparés à un étalon, marquent correctement. Cela n'expliquera pas la différence constante dans les lectures barométriques à cette station, et on ne peut que supposer que le niveau dont se sert le chemin de fer Canadien du Pacifique pour réduire les observations n'est pas exact. Les autres instruments étaient en bon état, mais leur position n'est pas aussi bonne qu'elle devrait l'être. Le retard dans l'envoi des rapports a été causé par la maladie de l'observateur.

Calgary, T.N.-O., 31 juillet 1893.—La cuvette du baromètre coulait, mais le baromètre marquait encore correctement; le mercure avait aussi besoin de nettoyage. Posé une nouvelle cuvette et nettoyé le mercure. Tous les thermomètres éprouvés—deux thermomètres à minima ont été trouvés en mauvais état et ont été

convenablement ajustés. Il n'y a pas d'anémomètres ici, mais je crois qu'il serait bon d'en fournir à cette station, bien que l'exposition ne soit pas très bonne.

Glacier, C.-B., 2 août 1893.—Les thermomètres et l'anémomètre en bon état, le verre est brisé. Les observations de température sont trop uniformes pour être correctes.

Vernon, C.-B., 4 août 1893. Les instruments sont bien placés, et l'épreuve a démontré qu'ils étaient tous en bon état. Les observations sont bien faites ici, et l'observateur ajoutera un rapport sur les récoltes, etc., à ses autres observations.

Mission-Valley, C.-B., 7 août 1893.—Les thermomètres sont en bon état, excepté un thermomètre minima qui est brisé. L'observateur prend beaucoup d'intérêt à ce travail, et si on lui fournit un autre thermomètre à minima il prendra une autre série d'observations sur les plateaux dans la montagne. On a trouvé que plusieurs fruits, légumes, etc., pousseraient à une plus grande hauteur sur les montagnes, alors qu'ils ne mûriraient pas dans la vallée. La position des thermomètres a été changée.

Marble-Lake, C.-B., 7 août 1893.—Les instruments destinés à cette station étaient encore à Vernon, et l'observateur commencera ses observations en octobre.

Spence's-Bridge, C.-B., 9 août 1893.—Le baromètre avait besoin de nettoyage et il est maintenant en bon état.

Les thermomètres ont été éprouvés et laissés en bon état. Les observations sont bien enregistrées.

Vancouver, C.-B., 12 août 1893.—L'observateur a quitté la ville. Je n'ai pu trouver aucune trace du pluviomètre qu'il avait.

Hazlemere, C.-B., 16 août 1893.—Cette station est nouvelle et au centre d'un bon district agricole près de l'extrémité ouest de la frontière internationale. L'observateur prend un grand intérêt à ce travail. L'abri du thermomètre avait besoin d'être convenablement placé. Le pluviomètre a été posé à un endroit mieux exposé. L'amémomètre est inutile, parce que la station est entourée d'arbres élevés. Le thermomètre a été éprouvé et trouvé en bon état—les registres sont bien tenus.

Abbotsford, C.-B., 18 août 1893.—Est à sept milles de Mission-City, et comme l'observateur ne fait pas d'observations à Mission-City ce sera une station qui rendra des services. Les registres sont bien tenus. Les thermomètres et le pluviomètre sont en bon état. Le pluviomètre a été transporté à un endroit mieux situé. L'observateur prendra aussi des notes sur les moissons, etc.

Mission-City, C.-B., 19 août 1893.—L'observateur a refusé de continuer à faire des observations à part celles de la pluie. Les instruments, à part le pluviomètre, ont donc été enlevés et distribués ailleurs.

Agassiz, C.-B., 21 août 1893.—Ferme expérimentale. Un thermomètre ordinaire était brisé; les autres étaient en bon état. Le pluviomètre et l'enregistreur du soleil sont convenablement placés. Les registres sont bien tenus.

Loch-Erroch, C.B., 22 août 1893.—Le mercure du thermomètre à maxima ne reste pas uni, et marque constament 1° de trop. On allouera cette différence. Les autres instruments sont en bon état. Les registres sont bien tenus.

Kamloops, C.B., 24 août 1893.—Tous les instruments sont en bon état. Le pluviomètre avait besoin d'être mis de niveau. L'observateur a peu de temps disponible pour faire des observations, mais il s'efforcera de les continuer.

Donald, C.B., 26 août 1893.—Les thermomètres et le pluviomètre sont tous en bon état, et les observations sont bien faites. L'observateur refuse de prendre les observations du pluviomètre.

Glenbow Ranch, T.N.-O., 29 août 1893.—Les thermomètres et le pluviomètre sont tous en bon état, mais il faut un abri à l'intérieur et à l'extérieur pour les thermomètres. L'exposition du pluviomètre est bonne. L'observateur prendra des observations barométriques. Les registres sont bien tenus.

Fort-McLeod, T.N.-O., 31 août 1893.—L'observateur est absent et la maison fermée. Les coupes de l'anémomètre non expédiées et l'abri du thermomètre par terre.

J'ai rencontré l'observateur plus tard à Pincher-Creek ; il m'informa qu'un thermomètre à minima était brisé et qu'un thermomètre ordinaire avait été volé. Il m'a promis de reprendre les observations aussitôt après à son retour.

Pincher-Creek, T.N.-O., 31 août 1893.—Près de la passe du Nid-de-Corbeau, et bien situé pour les observations, excepté celles du vent, pour lesquelles l'exposition n'est pas bonne.

Les instruments pour le vent sont placés sur une construction bien bâtie et sont en bon état. Les thermomètres et le pluviomètre sont convenablement exposés. Les registres sont bien tenus.

Virden, Man., 5 septembre 1893.—Il n'a pas été pris d'observations ici depuis quelque temps. L'observateur a promis de reprendre des observations ; il arrive d'Angleterre. Il y a dans la colonne de mercure du thermomètre à maxima une bulle d'air qu'on ne peut faire disparaître. L'observateur en tiendra compte. Les thermomètres sont bien placés. Tous les instruments, à l'exception du thermomètre à maxima, étaient en bon état. L'observateur prendra des observations du vent, si on lui fournit un anémomètre.

Brandon, Man., 6 septembre 1893.—Station à la ferme expérimentale. Les thermomètres, l'enregistreur du soleil et le pluviomètre sont bien installés sur une hauteur qui domine les terrains bas, et, à l'exception du thermomètre à minima, qui est brisé, tous sont en bon état.

Sourisford, Man., 8 septembre 1893.—Les instruments étaient dans un état honteux, l'abri du thermomètre, le pluviomètre, le thermomètre ordinaire et le thermomètre à maxima étaient brisés et inutiles. J'ai enlevé les autres instruments et les ai envoyé à Alameda.

Cobourg, Ont., 17 octobre 1893.—Le bras avait été arraché du mât, qui n'est pas bon et n'est pas assez fort pour soutenir les signaux. On a fait des arrangements temporaires pour hisser les signaux jusqu'à la fin de la saison. Il faudra un nouveau mât plus fort qui devrait être placé plus loin sur le quai.

Trenton, Ont., 29 mai 1894.—Le mât avait besoin d'être peinturé et redressé. Les signaux pourrissaient sur le quai, parce que les propriétaires ne voulaient pas laisser construire un hangar, vu qu'ils ne sont plus les agents de ce service. La position actuelle est bonne mais située comme elle l'est les fonctions ne peuvent se remplir d'une manière satisfaisante.

Picton, Ont., 30 mai 1894.—Le mât avait besoin d'être peinturé, et un nouvel abri a été construit.

Prinyer, Ont., 31 mai 1894.—Le nouveau mât et l'abri paraissent bien, mais le mât avait besoin de tirants en fil métallique et de nouvelles drisses ; tous les signaux étaient en bon état.

INSPECTEUR B. C. WEBBER.

Wiarton, Ont., visité le 25 juillet 1893.—Le pluviomètre est bien exposé dans un large espace ouvert ; il avait cependant besoin d'un grand et de deux petits récipients. On peut accorder toute confiance aux rapports de cette station.

Owen-Sound, Ont., visité le 26 juillet 1893.—On a eu quelque difficulté à tenir une des lampes allumée, et il a fallu changer les poulies, parce qu'elles serraient trop les drisses. Le capitaine Simpson n'a pas enlevé le vieux mât de dessus l'élévateur, tel que convenu.

Parry-Sound, Ont., visité le 27 juillet 1893.—La ligne de télégraphe entre Parry-Sound et Rosseau est en très mauvais état, et c'est probablement la cause pour laquelle les signaux manquent souvent. J'ai porté la chose devant les autorités publiques. La tour de l'anémomètre avait grandement besoin de peinture pour la préserver d'une destruction complète, et elle a ultérieurement reçu deux couches de peinture. Le mât des signaux est en bon état et les réparations nécessaires ont été faites à la remise du tambour. L'anémomètre était bien usé et a été remplacé par un nouveau.

Béatrice, Ont., visitée le 26 août 1893.—L'observateur, en essayant de nettoyer le baromètre, avait mis le mercure dans un récipient en métal, résultat, mercure amalgamé et baromètre inutile. Remplacé par un baromètre Green 3271, et averti l'observateur de ne plus tenter de nettoyer le baromètre. Le thermomètre à minima enregistre 1°.5 trop bas, pas d'alcool détaché à l'extrémité du tube.

North-Bay, Ont., visité le 9 octobre 1893.—La lecture des thermomètres prouva qu'ils n'avaient pas été réglés depuis quelque temps, ils étaient aussi bien sales. Le pluviomètre était bordé de coches et très rouillé. Les au o ités du chemin de fer canadien du Pacifique, qui avaient donné instruction à leur agent ici de s'occuper de ces fonctions, ont été averties de la négligence déployée.

Mattawa, Ont., visité le 10 octobre 1893.—Les instruments sont en bon état à cette station, et l'ouvrage est bien fait par l'observateur, qui est l'agent du chemin de fer canadien du Pacifique.

Eau-Claire, Ont., visitée le 11 octobre 1893.—M. Gale, l'observateur à cette station, demeure dans le township de Calvin, à 21 milles à l'ouest de Mattawa. Les instruments sont bien exposés et les observations devraient être précieuses.

Rockliffe, Ont., visité le 12 octobre 1893.—Une grande quantité de mercure avait coulé du baromètre 3289, et il ne pouvait être réglé que jusqu'à 2·990 pouces, il contenait aussi ·025 pouce d'air. Le même baromètre avait déjà coulé de la même manière auparavant, de sorte que j'ai considéré qu'il valait mieux le remplacer par le n° 3280 que j'avais de disponible. M. McIntyre dit qu'il est encore convaincu que personne n'y a touché. Le thermomètre à minima continue d'enregistrer 1° trop bas, il faudra à l'avenir en tenir compte. L'abri du thermomètre aura besoin d'être peinturé de nouveau au printemps.

Pembroke, Ont., visité le 15 octobre 1893.—J'ai fermé cette station, où il n'a été fait aucune observation depuis plusieurs années.

Renfrew, Ont., visité le 16 octobre 1893.—L'alcool dans le thermomètre à minima n° 830 ne restait pas uni, de sorte que je l'ai changé pour le n° 69149 que j'avais apporté de Pembroke. Les observations à cette station sont toujours faites avec beaucoup de soin.

Port-Stanley, Ont., visité le 7 mars 1894. L'anémographe, après dix-huit ans de service, a été renvoyé au bureau central pour être nettoyé et réparé. La correction du baromètre reste comme jusqu'à présent. Toutes les échelles de thermomètre ont été marquées de nouveau. La tour récemment construite pour porter l'anémomètre est une construction peu solide qui n'est pas peinturée. L'anémomètre était bien rouillé, à cause du soin insuffisant qu'on prenait et à cause de la perte de la vis d'attache du sommet ; ses points de contact avaient aussi besoin d'un certain ajustement

Woodstock, Ont., visité le 8 mars 1894. Le baromètre et la batterie étaient encore très sales, le premier à cause de l'usage constant d'allumettes sulfuriques au lieu d'une lampe ou d'une chandelle, et la seconde à cause du manque de soin. L'anémomètre, par suite du manque d'huile, était rouillé jusqu'à la douille, et la vis du sommet manquait. Le support de pluviomètre était brisé et l'abri du thermomètre ainsi que la clôture étaient bien délabrés. Les observations elles-mêmes avaient été faites sans soin. Comme on m'a assuré qu'un changement radical serait fait pour le mieux ici, le directeur décida de réaménager complètement cette station, et le 17 avril je visitai de nouveau Woodstock et mis tout en bon état, l'anémographe fut transporté à une endroit plus convenable et les deux vieux petits thermomètres furent remplacés par les grands dont on se sert généralement aujourd'hui.

Port-Arthur, Ont., visité le 25 mai 1894.—Une série de comparaisons soigneuses a démontré que le baromètre Adie à cette station marquait—·019 pouce. Le baromètre avait été transporté de l'intérieur à l'extérieur de l'atelier entre 1892 et 1893, mais l'observateur n'en avait pas la date.

Le nouvel endroit proposé pour l'installation des instruments dans l'édifice du gouvernement ne leur convient nullement. Le toit ne convient pas pour un anémomètre, et même s'il l'était l'exposition ne serait pas meilleure que celle d'aujourd'hui, et comme les terrains ne sont pas entourés d'une clôture il ne serait pas sûr d'y installer les thermomètres et le pluviomètre. L'anémomètre était placé sur une mince charpente qui balançait beaucoup ; je fis des arrangements pour que l'on construisit une solide plate-forme pour porter les instruments, et à mon retour elle avait été construite, mais j'ai trouvé qu'il fallait encore la consolider. Le mât des signaux de tempêtes avait besoin d'être peinturé, un contrat fut donné pour cela et fut exécuté.

Fort-William, Ont., visité le 25 mai 1894.—Le mât est un bon et haut poteau. L'agent déclara qu'il lui était impossible de hisser les signaux sans l'aide d'un treuil, de sorte que permission lui fut donnée d'en construire un à peu de frais.

Winnipeg, Man., visité le 28 mai 1894.—Les autorités, ici, ont été averties qu'il était absolument nécessaire de ne pas manquer de faire les observations, et l'on m'assura que nous n'aurions plus à nous plaindre à ce sujet. Tous les instruments étaient en très bon état. Sur les représentations des observateurs, j'eus une entrevue avec l'administrateur de la Compagnie de télégraphe Great North-Western à propos de l'incivilité et de l'inattention de ses employés lorsqu'ils recevaient les signaux par le téléphone. J'insiste respectueusement encore une fois sur l'absolue nécessité que l'observateur de Winnipeg puisse télégraphier. L'administrateur de la compagnie du télégraphe consent à poser une ligne auxiliaire jusqu'au collège aussitôt qu'il y aura quelqu'un qui comprendra la télégraphie. J'ai parfaitement réparé le baromètre Green nº 2740, que j'ai trouvé mis de côté, et je l'ai laissé marquant correctement, comme instrument de rechange.

Minnedosa, Man., visité le 29 mai 1894.—Le baromètre ici était très sale et contenait pas mal d'air; on pouvait à peine le lire. Il a reçu des réparations nécessaires et je me servis de mercure frais. Les thermomètres sont maintenant placés sur le sommet de la colline; la clôture étant branlante, je l'ai fait consolider.

Portage-la-Prairie, visité le 31 mai 1894.—Les instruments sont bien exposés au Refuge des Incurables et sont en bon état. Le préfet, M. Young, s'est chargé de faire les observations.

Elkhorn, Man., 31 mai 1894.—J'ai trouvé que le baromètre s'était brisé au cours du transport de Virden. M. Mowat désire vivement qu'on lui en fournisse un autre. Je lui ai donné des instructions sur la manière de lire un baromètre et aussi la manière de connaître l'humidité. L'exposition de l'anémomètre ne vaut rien et on n'en prendra pas la lecture.

Qu'Appelle, T. N.-O., visité le 2 juillet 1894.—Le baromètre ici a été nettoyé, et lorsqu'on s'est servi de mercure frais on a trouvé qu'il marquait correctement. Les agrafes des thermomètres à maxima et à réservoir étaient brisées et laissaient glisser les tubes sur l'échelle; ils ont été fixés rigidemment. On a averti madame Gordon de faire les observations avec grand soin.

Régina, T. N.-O., visité le 9 juin 1894.—Il fallait un nouvel abri pour les thermomètres à cette station, celui en usage étant très délabré. De plus longs arbres ont été fournis pour l'anémomètre, afin de placer les cadrans d'une manière plus commode. Les autorités désirent qu'on leur fournisse un baromètre. L'ouvrage paraît se faire avec soin.

Saskatoon, T. N.-O., visité le 6 juin 1894.—Les instruments sont bien exposés à cette station, ils sont en bon état et l'ouvrage se fait avec soin.

Henrietta, T. N.-O., visité le 7 juin 1894.—Il faut faire ici le même rapport que pour Saskatoon.

Lac-aux-Canards, T. N.-O.—L'inspecteur Strickland, de la police à cheval du Nord-Ouest, a demandé une série d'instruments pour cette station, m'assurant que l'ouvrage serait fait d'une manière convenable. Comme c'est une bonne localité pour les températures maxima et minima, et pour des observations de précipitation, je recommande respectueusement qu'on leur fournisse ces instruments.

Battleford, T. N.-O., visité le 7 juin 1894.—Nettoyé le baromètre à cette station en me servant de mercure neuf; il n'était cependant pas opaque, bien qu'il eût servi depuis trois ans. Le cran de raccordement de l'anémomètre a été renversé, vu qu'il était bien usé. Tous les autres instruments étaient en très bon état.

Prince-Albert, T. N.-O., visité le 9 juin 1894.—Le baromètre coulait beaucoup, parce que la jointure de la cuvette était desserrée, et on pouvait à peine le régler; il a été complètemet réparé. Les habitants de la ville désirent vivement que l'on installe la station d'observations sur la colline en arrière de la ville, parce qu'ils supposent qu'on pourrait y obtenir une moyenne de température d'hiver plus élevée. M. Davison, s'il est nommé seul observateur, consent à s'installer sur ce terrain plus élevé, et disposer jusque là des fils de télégraphe afin de diminuer les chances de retards dans la transmission des signaux. L'anémomètre n'est pas solidement fixé à la plate-forme, et il n'est pas même de niveau.

Swift-Current, T. N.-O., visité le 15 juin 1894.—Le baromètre ici contenait ·028 d'air, il a été complètement réparé et on a substitué du mercure neuf. L'anémo-

graphe ne fonctionnait pas; en premier lieu, il n'y avait pas de batterie, et en second lieu les fils de raccordement extérieurs étaient brisés. Il y a évidemment une très grande négligence pour l'ouvrage ici, et M. Knight est apparemment plus souvent absent que présent ici.

Medicine-Hat, T.N.-O., visité le 16 juin 1894.—J'ai réparé le baromètre de rechange n° 2682, dont la cuvette était craquée, en me servant des pièces nécessaires du baromètre brisé apporté d'Elkhorn, de sorte qu'il y a maintenant à cette station deux bons baromètres qui marquent correctement. Les thermomètres étaient en bon état et passablement bien exposés, ainsi que le pluviomètre.

Calgary, T. N.-O., visité le 18 juin 1894.—Ici les deux baromètres coulaient, le Negretti et le Zambra à cause de rondelles défectueuses, et le Green parce que la cuvette était desserrée. Ces fuites ont été réparées, mais les deux baromètres sont encore faux, le point zéro du Negretti a été changé, et la pointe d'ivoire du Green a été brisée, l'ajustage de l'échelle de ce dernier l'a encore laissé erroné. Il faut un nouveau baromètre ici. M. O'Brien a les instruments au bloc Lougheed; le toit de cet édifice offrirait une bonne exposition au vent; on pourrait obtenir la permission d'y construire une plate-forme, qui pourrait être érigée pour un prix nominal, ainsi que me l'ont prouvé les soumissions que j'ai obtenues, et je recommande fortement qu'on le fasse, et qu'on accorde à M. O'Brien les émoluments que l'on paie à la plupart des stations, en considération du supplément d'ouvrage qu'occasionnerait l'addition d'un anémomètre électrique.

Edmonton, T.N.-O., visité le 20 juin 1894.—Le baromètre était tout à fait opaque et a été nettoyé, en employant du mercure neuf. L'anémomètre, par manque d'huile, était tellement rouillé qu'il fallait une forte brise pour faire tourner les coupes; de plus il n'était pas ferme sur la plate-forme, qui avait besoin de réparations. J'ai complètement réparé cet instrument, et fait consolider la plate-forme pour la rendre rigide. M. Taylor a été averti de prendre plus de soin de l'anémomètre à l'avenir, et il a promis de le faire. La griffe du thermomètre à maxima était brisée et a été réparée. M. Taylor dit que le fil jusqu'à Calgary est souvent en mauvais état, et désire avoir un fil auxiliaire depuis la ligne du gouvernement jusqu'à son bureau.

Banff, T.N.-O., visité le 27 juin 1894. J'ai trouvé M. Macleod, l'observateur, malade à l'hôpital, et M[lle] Stewart avait la bonté de prendre les observations, les instruments ayant été transportés dans la maison de M. Stewart. Le baromètre coulait beaucoup par le collet d'attache, et il contenait aussi beaucoup d'air. Je l'ai nettoyé et réparé, en me servant de mercure frais, et je suis convaincu qu'il marque correctement maintenant, mais je n'ai pu l'éprouver, car à cause de l'altitude de cette localité le baromètre marquait 25.300 pouces, et le baromètre-étalon que j'avais ne marquait pas aussi bas. M. Macleod espérait reprendre bientôt son ouvrage, et lorsqu'une position permanente aura été choisie pour le baromètre on déterminera sa hauteur au-dessus de la mer.

Donald, C.-B., visité le 29 juillet 1894.—L'abri du thermomètre reste dans son ancienne position. Le pluviomètre n'a pas servi, il est cependant placé à un bon endroit maintenant, et l'on observera à l'avenir la quantité de la pluie. Le thermomètre en usage était un petit thermomètre anéroïde, il marquait environ ·120; je l'ai corrigé. Je pense que M. Blythe est un observateur soigneux et consciencieux.

Glacier, C.-B., visité le 30 juin 1894.—Tous les instruments sont en bon état et bien placés.

Griffin, C.-B., visité le 30 juin 1894.—Même rapport que pour la station précédente.

Spence's-Bridge, C.-B., visité le 30 juin 1894.—Nettoyé le baromètre à cette station. Tous les instruments sont en bon état. M. Murray m'a laissé entendre qu'il prendrait des observations du dimanche à l'avenir.

Avant de clore mon rapport je voudrais respectueusement vous demander de prendre en considération l'établissement d'une station d'observations météorologiques bien aménagée au Glacier, C.-B. La chute de la neige à cet endroit est très forte tous les ans, et l'hiver dernier on dit que la neige a été au moins de 12 pieds de plus que d'ordinaire. Il est probable que la neige ici donne une idée raisonnable de la

chute générale de neige dans la chaîne des Selkirks, et lorsqu'on en connaîtra le montant approximatif, et les températures au commencement du printemps, il serait possible de prévoir assez exactement la hauteur des crues dans les rivières de la Colombie-Britannique.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE.

M. William Smith,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur cet observatoire pour l'exercice clos le 30 juin 1894.

Durant cette période, on a continué comme d'ordinaire à faire, tous les jours, les six observations visuelles, magnétiques et météorologiques à 6 et 8 a.m., à 2, 4, 10 p.m., et à minuit. Le dimanche, les observations se font à 8 a.m. et 2 p.m., à part les observations qui se font la nuit, pour le service météorologique. Les magnétographes automatiques ont été tenus en opération, ainsi que le barographe et le thermographe.

Des mesurages de courbes ont été faits, toutes les heures, et les résultats notés, et les moyennes de ces observations pour chaque jour et pour chaque heure ont été établies.

Des déterminations absolues et des déterminations magnétiques ont été faites régulièrement; mais on a trouvé qu'il fallait les faire le dimanche, parce que les courants électriques sur les fils des tramways sont une cause de troubles, qui bien que n'affectant pas gravement l'exactitude des résultats tels qu'indiqués par les tracés photographiques, sont cependant assez sensibles pour qu'il soit impossible de déterminer d'une manière satisfaisante les valeurs zéro lorsque le tramway marche.

Les dimanches du mois de juin on a aussi déterminé d'une manière absolue les valeurs zéro des divers instruments magnétiques au moyen d'un magnétomètre portatif au centre de la pelouse loin de toute attraction locale, afin de s'assurer jusqu'à quel point les valeurs avaient été affectées par la construction et l'installation de l'école des sciences pratiques. On a trouvé que tous les instruments sont affectés, mais que les choses ont déjà pris apparemment ce qui paraît devoir être une condition permanente, à moins qu'on ne construise d'autres bâtiments dans le voisinage. Il faudra beaucoup de temps et de travail pour réduire les observations des quatre dernières années, à cause de la difficulté qu'il y a de séparer les changements vraiment magnétiques des changements dus aux autres influences troublantes.

Les tempêtes magnétiques les plus importantes enregistrées à l'observatoire ont eu lieu les 6 et 7 août, les 1er et 2 d'octobre, les 3 et 4 janvier, les 21, 22, 23 et 25 février, le 30 mars et les 9 et 10 juin. Des impressions sur papier bleu des traces photographiques de ces troubles ont été faites et transmises à Greenwich pour les comparer à celles des autres observatoires.

SERVICE HORAIRE.

Pendant 94 jours, l'heure à cet observatoire a été obtenue par les observations de 513 étoiles et par des observations solaires. Nous nous sommes basés pour les déductions sur la position des étoiles telle qu'indiquée dans le *Berliner Yahrbuch.* L'erreur de collimation de la lunette méridienne a été fréquemment déterminée par des mesurages micrométriques sur le collimateur.

Les échanges d'heures entre les observatoires de Montréal, Québec, Saint-Jean et celui de Toronto, ont eu lieu comme d'habitude, et les comparaisons ont été enregistrées sur le chronographe. Les erreurs de l'horloge de Toronto et des divers chronomètres employés par les observateurs ont été calculées d'après les plus récentes observations.

Nous avons fait l'examen des comparaisons mensuelles de l'horloge et du chronomètre ainsi que des observations méridiennes envoyées par les observatoires de Québec et de Saint-Jean.

Le tableau suivant fait voir la différence entre l'heure donnée par l'observateur chef et celle signalée par les autres observateurs.

Le signe + indique que l'heure envoyée par les divers observateurs est en avant de celle donnée par l'observateur-chef.

—	Toronto.	Montréal.	Québec.	Saint-Jean.
1893.	Secondes.	Secondes.	Secondes.	Secondes.
18 juillet	+0·22	—0·22	+0·06	+0·16
31 do	+0·14	—0·14	+2·81	....
8 août	+0·25	—0·25	—0·74	+1·55
25 do	+0·70	—0·70	—0·40	—0·83
19 septembre	....	....	—0·60	....
26 do	+0·36	—0·36	....	+0·46
18 octobre	....	....	—0·27	....
27 do	....	....	+2·06	+0·42
20 novembre	+0·32	—0·32	....	....
30 do	....	....	+3·79	—0·09
15 décembre	—0·27	+0·27	+3·20	....
1894.				
10 janvier	—0·07	+0·07	*	+0·60
29 do	....	....	....	—2·93
16 février	+0·50	—0·50	....	—0·21
12 mars	+0·02	—0·02	....	+1·12
28 do	+0·26	—5·26	+36·24	—0·68
12 avril	+0·49	—0·49	—0·92	—2·48
27 do	+0·40	—0·40	+0·46	+1·80
11 mai	+0·09	—0·09	+0·08	—3·14
29 do	+0·31	—0·31	+1·01	+2·33
15 juin	....	....	+0·51	—1·51
29 do	+0·17	—0·17	—0·46	....

*A cause de la mort de M. Ashe, le directeur de l'observatoire de Québec, aucun échange n'a eu lieu depuis le 15 décembre 1893 jusqu'au 28 mars 1894. L'heure a été régulièrement donnée à Halifax le soir des échanges d'heure avec les autres observatoires.

Le tout respectueusement soumis.

R. F. STUPART,
Directeur intérimaire.

OBSERVATOIRE DE QUEBEC.

QUÉBEC, 17 septembre 1894.

Au directeur du service météorologique,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'observatoire de Québec pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1894.

Durant les six premiers mois de cet exercice j'ai remplacé M[r] W. A. Ashe, mon prédécesseur, à l'observatoire de Québec, surtout durant les quatre mois qui ont précédé sa mort. Dans l'automne de cette année l'extérieur de tous les bâtiments a été réparé et peinturé. La lunette méridienne a été placée dans une partie de l'édifice avec l'horloge sidérale, qui se trouve maintenant plus près de l'horloge de l'étalon de temps.

Après le décès de M. Ashe je continuai d'agir comme directeur intérimaire jusqu'au 1er mars dernier, date de ma nomination.

Dans le mois d'avril la machine électrique installée sur la citadelle pour la transmission des signaux au canon et à la boule horaire a été mise en bon état. Ces signaux ont été donnés régulièrement chaque jour par le télégraphe, et s'il s'est produit quelque irrégularité dans ce service antérieurement, c'était absolument en dehors de mon contrôle ou de ma responsabilité.

Vers la fin de juin, je reçus la visite de Mr F. L. Blacke, envoyé par votre bureau pour faire l'inspection de cette station et faire faire les changements nécessaires, et ce gentleman a laissé des instructions en conséquence.

Toutes les observations ont été faites dans l'observatoire comme autrefois, et depuis le mois d'avril on a fait à la citadelle des observations de températures deux fois par heure.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

ARTHUR SMITH,
Directeur.

OBSERVATOIRE DE SAINT-JEAN.

SAINT-JEAN, N.-B., 24 septembre 1894.

A Mr R. F. STUPART,
Directeur intérimaire du service météorologique, Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport sur l'observatoire de Saint-Jean, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1894. Les observations météorologiques ordinaires ont été faites comme d'habitude au bureau principal.

Le service de l'heure a été bien gêné à cause de la non-arrivée des nouveaux instruments. Comme je l'ai dit antérieurement dans mon rapport du 31 octobre 1892, la lunette méridienne a été détruite par l'incendie de la maison de douane le 19 mars 1892. Après avoir installé temporairement une chambre pour la lunette méridienne sur l'édifice Pugsley, une vieille lunette Troughton et Sims m'a été prêtée pour m'en servir provisoirement, et cette vieille lunette sert encore, mais elle est bien usée et incorrecte. Je trouve qu'il est impossible d'obtenir des observations d'heure satisfaisantes. Le 31 mars dernier l'observatoire a été transporté de son installation provisoire sur l'édifice Pugsley aux chambres qu'il occupait autrefois dans l'édifice de la douane, dont l'aménagement est bien meilleur qu'avant l'incendie. La chambre de la lunette a été considérablement agrandie et on y accède plus facilement, le pilier de la lunette est exactement dans la même position qu'autrefois.

L'horloge astronomique et celle de l'heure moyenne sont enfermées dans des voûtes doublées en feutre où l'on espère que l'écart de la température sera extrêmement faible.

L'appareil de la boule horaire occupe absolument la même position et est semblable à celui qui a été détruit par l'incendie, à cette exception près que la boule sera mue par l'électricité transmise directement du bureau.

Après l'achèvement de l'appareil de la boule horaire, l'heure a été donnée tous les jours de la tour nord de l'édifice de la douane, et l'on a abandonné le mât provisoire dont on se servait sur le bureau de poste pour le service de l'heure et des signaux de tempête.

Les signaux de tempêtes seront comme autrefois déployés de la station des signaux sur la tour nord de l'édifice de la douane.

Un anémomètre et une girouette ont été placés dans leur ancienne position sur la tour de la boule horaire, et ont été reliés à l'anémographe dans le bureau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. L. HUTCHINSON,
Directeur.

OBSERVATOIRE DU COLLÈGE McGILL.

MONTRÉAL, 31 décembre 1894.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport sur cet observatoire pour l'année qui vient de se terminer.

Météorologie.—Les observations du "bureau principal" sur la pression, la température et les conditions hygrométriques de l'air; la vélocité et la direction du vent; le pour-cent des jours de soleil et du temps nuageux, la nature et le montant de précipitation et des conditions générales du temps, ont été faites toutes les quatre heures (commençant à 3^h) toute l'année. Les séries d'observations bi-horaires de températures, commencées en 1884, et en sus de celles ci-dessus, ont aussi été faites sans interruption. Bien que l'objet primitif de ces observations soit d'obtenir quelque connaissance des lois des variations diverses et annuelles des éléments météorologiques dans ce district, elles ont aussi une grande importance commerciale comme un registre du climat auquel on puisse référer d'une manière authentique, comme par exemple, par rapport aux pertes ou dommages des propriétés, soit par rapport aux effets variables du climat de chaque saison sur l'agriculture. Les études complètes de climatologie à cette station ne peuvent cependant se faire convenablement qu'avec l'aide d'instruments automatiques continuels, dont une série complète devrait être fournie afin qu'on puisse commencer sans délai un travail aussi important. Les observations télégraphiques formant une partie des séries d'observations canadiennes, sur lesquelles sont basés les pronostics généraux du temps, ont été régulièrement expédiées aux heures 8, 15 et 20 au bureau météorologique de Toronto. Ci-joint se trouve un résumé des observations météorologiques de l'année. Les résultats quotidiens et mensuels ont été publiés dans la *Gazette* de Montréal et les résumés mensuels dans le *Canadian Record of Science.*

Il y a eu dans ces dernières années une demande très persistante et croissante de la part du public de Montréal et des environs de pronostics spéciaux de temps, que je ne peux fournir dans les conditions actuelles du service météorologique. Le plan d'établir des bureaux de pronostics locaux a été adopté avec grand succès aux Etats Unis. Il est à peine nécessaire de mentionner qu'il y a à Montréal de grandes et importantes industries pour lesquelles l'obtention de probabilités spéciales et locales de temps est de la plus haute importance. Des moyens de publication de pronostics de temps locaux ici, sous la direction du bureau météorologique, seraient d'une très grande valeur pour les intérêts commerciaux de la ville, et hautement appréciés par les citoyens de Montréal.

Service horaire.—Les erreurs de l'horloge ont été déterminées par l'observation de 756 étoiles pendant 134 nuits. Une détermination d'erreur d'horloge se fait comme suit: on obtient sur le chronographe une comparaison de l'horloge astronomique avec une horloge de temps moyen. Les passages de six étoiles (une étoile polaire et deux étoiles équatoriales, dans chacune des positions renversées des instruments) sont ensuite observés et enregistrés sur le chronographe. L'inclinaison de l'axe est mesurée avant et après les observations des étoiles dans chaque position. Les observations étant complétées, on compare de nouveau les horloges. On lit ensuite la feuille du chronographe et on enregistre les observations, les erreurs d'instruments déduites, et finalement on obtient les erreurs des horloges. On laisse accumuler l'erreur de l'horloge astronomique, tandis qu'on fait correspondre l'heure que marque l'horloge de temps moyen au temps moyen local sur le 75e méridien comme l'étalon de temps de l'est. Tous les signaux expédiés de l'observatoire correspondent à l'heure marquée par cette horloge.

La boule horaire du midi, pour la gouverne des navires, a été abaissée chaque jour de semaine durant la saison de navigation. Des signaux spéciaux ont aussi été transmis tous les jours au bureau d'alarme des incendies de Montréal pour sonner le coup de midi sur les cloches d'alarme.

Au moyen du système automatique des signaux d'horloges, qui a fonctionné ici depuis plusieurs années, on a répandu largement la connaissance de l'étalon de temps dans les corporations et institutions ci-dessous nommées :—

La Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qui transmet quotidiennement les rapports à toutes les stations le long de ses lignes jusqu'au Pacifique.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, par la Compagnie du télégraphe Great North-Western, pour toutes ses lignes à l'est de Kingston.

La Compagnie du télégraphe Great North-Western, qui transmet quotidiennement les rapports à toutes les stations télégraphiques de l'est d'Ontario et de la province de Québec.

Les commissaires du port de Montréal.

Les rapports horaires de cet observatoire sont aussi transmis par la Compagnie du télégraphe Great North-Western à Ottawa pour le canon du midi qui se trouve dans le voisinage des édifices du parlement. Je regrette de dire de nouveau que les arrangements défectueux faits à Ottawa en rapport avec ce service sont tels que le signal du midi ne peut donner toutes les garanties de l'heure exacte à Ottawa.

Le 12 janvier 1889 j'avais l'honneur de faire des recommandations pour l'amélioration de ce service. Les modifications que je proposais furent approuvées, mais certaines difficultés surgirent qui empêchèrent le parachèvement des travaux à cette époque. Je crois comprendre que ces difficultés n'existent plus, et j'insisterais respectueusement sur ce que le service soit immédiatement remodelé conformément au plan que proposait le rapport en question.

Les échanges horaires avec l'observatoire de Toronto se sont faits durant 19 jours. La moyenne des différences entre le temps moyen des deux observatoires est de 0.25 secondes, et la plus grande différence pour un jour donné a été 0m.68 secondes. Les comparaisons de l'année démontrent que l'erreur probable du temps tel qu'indiqué par un observatoire à un moment donné et comparé à l'heure donnée par l'autre est de 0.20 secondes.

Températures du sol.—Les observations de la température du sol, commencées au mois d'octobre 1888, et prises au moyen de plaques métalliques dans le galvanomètre décrit par mon rapport de 1888, furent discontinuées au mois de juillet 1892 et n'ont pas été reprises depuis. Les résultats obtenus par cette méthode, quoique bons dans une certaine mesure, n'ont jamais donné entière satisfaction. Une série d'observations avec des instruments précis fut commencée le 1er novembre dernier, en collaboration avec le professeur H. L. Callendar de cette université, sous la direction duquel l'appareil fut construit et monté. Des thermomètres en platine, inventés par le professeur Callendar, sont employés et disposés de façon à ce que une minute sur l'échelle corresponde à un dixième de degré. Huit thermomètres sont employés—un pour donner les températures de l'air—un sur la surface du terrain, et six dans la terre aux profondeurs suivantes :—4 pcs, 10 pcs, 20 pcs, 40 pcs, 66 pcs, 108 pcs. L'appareil fait partie de l'équipement du cabinet de physique Macdonald de l'université.

TABLEAU MÉTÉOROLOGIQUE

OBSERVATIONS faites à l'observatoire du collège McGill, Montréal, Canada,—Hauteur
C. H. McLEOD,

Numéro.	Mois.	Thermomètre.					*Baromètre.			
		Moyenne.	¶ Déviation des moyennes de 20 ans.	Maximum	Minimum.	Variations moyennes par jour.	Moyenne.	Maximum.	Minimum.	Variations moyennes par jour.
1	Janvier	12·99	+1·21	41·2	—12·7	19·72	30·1271	30·776	29·273	·362
2	Février	12·65	—2·78	38·7	—19·5	16·88	30·1033	30·833	29·462	·299
3	Mars	31·59	+7·20	57·0	5·0	12·34	29·9939	30·419	29·396	·293
4	Avril	44·89	+4·95	69·5	15·0	18·52	30·0177	30·386	29·623	·183
5	Mai	56·04	+1·62	79·0	37·7	18·01	29·9135	30·372	29·436	·197
6	Juin	65·83	+1·03	85·2	44·8	17·16	29·8805	30·213	29·377	·113
7	Juillet	68·73	—0·09	89·8	52·0	17·82	29·9214	30·292	29·587	·134
8	Août	62·82	—3·93	80·6	44·8	16·86	29·9591	30·213	29·666	·129
9	Septembre	59·65	+1·13	78·5	35·0	16·22	30·0608	30·626	29·532	·192
10	Octobre	48·62	+3·06	65·5	34·1	13·07	29·8942	30·299	29·174	·256
11	Novembre	30·23	—2·09	53·6	6·4	12·27	30·0008	30·763	29·387	·272
12	Décembre	22·72	+3·94	30·5	11·6	15·93	30·0802	30·535	29·406	·282
13	Totaux pour 1894	....	....	....	....	....	29·9960	....	....	......
14	Moyenne pour 1894	43·06	+1·27	....	....	16·24	29·9,90	....	....	·226
15	Moyennes p. les 20 années exp. le 31 déc. 1894	41·79	....	......	....	....	....	....	....	......

* Baromètre réduit à 32° Fahr., et au niveau de la mer. + Pouces de mercure. ‡ Saturation, 100.
sous de la moyenne pour 20 années, y compris 1894. Les moyennes mensuelles sont déduites d'observations
girouette sont au sommet du mont Royal, à 57 pieds au-dessus du sol, et 810 pieds au-dessus du niveau de
La plus grande chaleur a été de 89.8 le 2 juillet ; le froid le plus intense a été de 19·5 au-dessous de
thermomètre en un jour a été de 39·5 le 25 janvier ; la moindre variation a été de 5·2 le 22 mars. La
froide a été celle du 24 février, la température moyenne a été de 12·58 au-dessous de zéro. La plus grande
une variation de 1,659. La plus basse humidité relative a été de 17 le 14 avril. La plus grande vélocité
dans la proportion de 84 milles à l'heure, le 30 janvier. La vélocité totale du vent a été de 131,482. La direc-
boréales ont été observées dans 19 nuits. 14 jours de brouillard. 20 jours de tonnerre et 7 jours d'éclairs
dans la ville, le 25 mars. La première tombée de neige de l'automne a été le 5 novembre. Les chemins

POUR L'ANNÉE 1894.

au-dessus du niveau de la mer, 187 pds. Lat. N. 45° 30′ 17″. Long. 4h 54m 18s 55 O.
surintendant.

+ Pression moyenne de vapeur.	++ Moyenne relative d'humidité.	Moyenne de la rosée.	Vent. Direction résultante.	Vent. Moyenne de la vélocité en milles p.h.	Proportion de nuage.	Proportion possible de soleil.	Pouces de pluie.	Nombre de jours où il est tombé de la pluie.	Pouces de neige.	Nombre de jours où il est tombé de la neige	Pouces de pluie et de neige fondue.	Nomb. de jrs où il est tombé pluie et neige.	Nomb. de jrs où il est tombé pluie ou neige	Numéro.
·0766	85·6	9·6	S. 78° O.	17·2	54·	45·	0·90	7	19·2	15	2·81	2	20	1
·0740	81·8	8·1	S. 50° O.	17·8	55·	47·	0·12	1	9·1	11	1·03	1	11	2
·1385	74·5	24·4	S. 49° O.	16·5	59·	46·	1·45	11	7·4	9	2·19	3	17	3
·1840	58·6	30·1	N. 26° O.	16·2	53·	55·	0·59	8	1·2	1	0·71	1	8	4
·3030	67·0	44·2	S. 50° O.	14·7	62·	51·	3·73	17	....	....	3·73	....	17	5
·4991	76·2	57·5	S. 62° O.	14·4	58·	30·	4·02	17	....	....	4·02	....	17	6
·5136	73·2	59·2	S. 58° O.	13·0	53·	56·	2·82	19	....	....	2·82	....	19	7
·4146	71 7	53·0	S. 63° O.	13·7	57·	47·	1·80	16	....	....	1·80	....	16	8
·4141	79·6	52·9	S. 31° O.	12·7	54	34·	2·73	14	....	....	2·73	....	14	9
·2801	80·7	42·6	S. 62° O.	11·8	70·	21·	4·03	22	Map.	2	4·03	1	23	10
·1446	80·1	24·7	S. 68° O.	15·9	75·	27·	1·47	5	11·0	12	2·10	....	17	11
·1144	81·4	17·8	S. 79° O.	16·5	63·	34·	0·55	5	23·0	16	2·79	....	21	12
·2630	75·9	35·3	....	15·01	59·4	41·1	24·21	142	70·9	66	30·76	8	200	13
·2507	74·5	......	....	**15·18	67·2	§45·4	....	.....	....	....	2·57	....	17	14
....	......	......	....	....	.... .	. ...	17·98	133	120·0	81	39·67	16	200	15

§ Pour 13 ans seulement. ¶ " + " indique que la température a été *plus élevée ;* "—" température *au-des-*
prises toutes les quatre heures, commençant à 3h., heure conventionnelle de l'Est. L'anémomètre et la
la mer. * * Pour huit années seulement.
zéro le 10 février ; ce qui donne pour l'année une variation extrême de 109·3. La plus grande variation du
journée la plus chaude a été celle du 28 juillet, la température moyenne étant de 80·18. La journée la plus
hauteur du baromètre a été de 30·833, le 24 février ; la plus basse, 29·174 le 17 octobre, soit pour l'année
du vent en une heure a été de 69 le 30 janvier, la plus grande vélocité dans un rayon d'un mille a été
tion résultante du vent pour l'année est de S. 62° O., et la vélocité résultante, de 50,870. Des aurores
sans tonnerre. Halos lunaires et couronnes lunaires dans 14 nuits. Les chemins d'hiver ont fini d'exister,
d'hiver ont commencé le 27 décembre.

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE KINGSTON.

KINGSTON, 4 janvier 1895.

Wm SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre pour être communiqué au ministre de la marine et des pêcheries le rapport qui suit de l'observatoire de Kingston.

Depuis le dernier rapport un micromètre pour l'équatorial et une nouvelle loupe diagonale pour la lunette méridienne ont été reçus de Fauth et Cie, Washington. Les lentilles de l'objectif de l'équatorial ont été repolies à l'établissement de MM. Alvan Clarke et Fils, qui les avaient fabriquées; elles sont excellentes maintenant, et même meilleures qu'auparavant. Ces acquisitions et améliorations ont nécessairement occasionné des dépenses considérables qui ont été défrayées par le directeur.

Il n'est que juste de dire ici que l'horloge sidérale reçue il y a quelques années de la maison Fauth et Cie et construite par elle n'a pas été inférieure, quant à l'exactitude et à la régularité, aux horloges sidérales des observatoires les mieux montés de l'Europe et des Etats-Unis, et qu'elle nous est d'une grande utilité pour les observations que nous faisons ici.

Durant toute l'année nous avons régulièrement donné l'heure à la ville et aux navigateurs. L'appareil à eau chaude raccordé à un édifice voisin et placé dans la salle de l'observateur où se trouve l'horloge du temps moyen a bien fonctionné, et l'édifice de l'observatoire a subi de temps en temps les réparations nécessaires.

Le tout respectueusement soumis par

JAS. WILLIAMSON,
Directeur de l'observatoire de Kingston.

ANNEXE N° 5.

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR. RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'INSPECTION.

Sir CHARLES HIBBERT TUPPER, Ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

OTTAWA, novembre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin 1894.

Ce rapport donne le nombre total de bateaux à vapeur signalés en Canada par les inspecteurs. Le tableau n° 1 fait voir les bateaux à vapeur qui ont été inspectés, et le tableau n° 2 indique ceux qui ne l'ont pas été; le tableau n° 4 indique le nombre de bateaux à vapeur qui ont été ajoutés à la flotte du Canada, et le tableau n° 5 le nombre de bateaux à vapeur qui se sont perdus, qui se sont brisés, ou qui ont été autrement mis hors de service.

Les tableaux A, B et C font voir le nombre total de bateaux à vapeur signalés en Canada, leur tonnage brut, le montant des droits et honoraires perçus, et le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la flotte du Canada, avec leur port brut et leur tonnage de registre.

A.—NOMBRE de navires à vapeur inspectés et non inspectés, conformément aux rapports des inspecteurs de bateaux à vapeur en Canada, avec leur tonnage brut, durant l'exercice expiré le 30 juin 1894 :—

DIVISION.	Nombre de navires.	Tonnage brut.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur	349	71,642 00
Kingston	167	25,491·54
Montréal	110	13,165·00
Québec	183	44,031·00
Provinces maritimes, Nouvelle-Ecosse	99	27,902·39
" Nouveau-Brunswick et Charlottetown	135	17,412·26
Colombie-Britannique	142	20,545·78
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	77	9,730·72
Total	1,262	229,920·69

B.—TAXES et péages perçus pour inspection de bateaux à vapeur durant l'exercice expiré le 30 juin 1894 :—

DIVISION.	Montant. $ c.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur	7,117 60
Kingston	2,830 57
Montréal	1,342 22
Québec	4,164 60
Provinces maritimes, N.-E	2,468 56
" N.-B., et Charlottetown	1,944 37
Colombie-Britannique	2,326 60
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	479 32
Inspection de barges à passagers	180 00
Certificats de mécaniciens	571 00
Total	23,424 84

C.—Nombre de navires à vapeur ajoutés à la flotte canadienne pendant l'exercice expiré le 30 juin 1894 :—

Division.	Nombre de navires.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.
Ontario-Ouest, Huron et Supérieur	23	2,591·00	1,481·00
Kingston	6	1,977·79	1,145·86
Montréal	3	137·00	109·00
Québec	19	2,054·00	1,224·40
Provinces maritimes, N.-E	5	1,302·05	805·73
" N.-B., et Charlottetown	10	1,039·60	659·10
Colombie-Britannique	17	1,749·16	4,047·17
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	9	447·80	349·18
Total	92	11,298·40	6,821·44

ASSEMBLÉE DU CONSEIL.

Une assemblée du conseil d'inspection des bateaux à vapeur s'est tenue à Ottawa, du 9 au 19 janvier inclusivement, et elle se composait des inspecteurs de Toronto, de Kingston, de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et de Halifax.

Le but de l'assemblée était de mettre à l'étude un nouveau projet de loi destiné à refondre les lois actuelles, et sous l'empire duquel la loi devenait plus facile d'exécution et plus générale. L'assemblée a aussi été d'un très grand avantage pour le service et les inspecteurs, leur donnant l'occasion de discuter et d'échanger leurs idées en rapport avec leur expérience, et de mettre à l'étude les besoins de leurs divisions respectives : le résultat de ceci sera d'obtenir plus d'uniformité dans l'exécution de la loi et dans le mode d'inspection.

27 mars. Une majorité du conseil s'est réunie à Kingston. Les membres présents étaient MM. John Dodds, J. Johnston, E. Adams et W. J. Meneilley, président, réunis dans le but d'examiner la question de l'augmentation de la pression que l'on devait accorder aux chaudières construites conformément aux dispositions de la partie I des règlements, les mettant ainsi uniformes avec les règles suivies en Angleterre. Les règlements furent redigés et recommandés, et subséquemment approuvés par Son Excellence le gouverneur en conseil le 9 avril 1894.

8 juin. Une majorité du conseil s'est réunie à Montréal et les membres présents étaient MM. W. Laurie. J. Samson, E. Adams et W. J. Meneilley, président ; le but de l'assemblée était d'examiner MM. James Ray et Louis Arpin, aspirants à la position d'inspecteurs de bateaux à vapeur, et d'examiner et d'approuver les documents d'examen de ceux qui demandaient des certificats de mécanicien.

MODIFICATIONS À L'ACTE.

L'article 4 de l'acte 49 Vict., chap. 78, tel que modifié par l'article 2 du chap. 26 des Statuts de 1888, ainsi que l'article 55 de l'acte, ont été abrogés et remplacés par l'acte 57-58 Vict., chap. 46.

NOMINATIONS D'INSPECTEURS.

Dans le cours de l'année des changements ont eu lieu dans le personnel du service, Mr C. R. Cocker, inspecteur de coques pour les provinces maritimes, s'est retiré du service à cause de son âge et pour raison de santé. Comme cette division est très grande, et dans le but d'exécuter le travail d'une façon plus satisfaisante pour le public, il devint nécessaire de la diviser en séparant la Nouvelle-Ecosse du Nouveau-Brunswick, l'arrêté du conseil du 28 avril 1894 nomma Mr S. R. Hill, inspecteur de coques à Halifax, pour la division de la Nouvelle-Ecosse, aux appointements de $1,000 par année, et le titulaire entra en fonctions le 30 avril ; le même arrêté nommait Mr I. J. Olive, inspecteur de coques à Saint-Jean, pour la division du Nouveau-Brunswick et de Charlottetown, aux appointements de $1,000 par année, à compter du 25 avril 1894.

Mr G. T. Clift, inspecteur de chaudières pour Montréal, s'est retiré du service. Mr W. Laurie, qui a passé des examens satisfaisants le 4 mai 1892 pour la position d'inspecteur de chaudières, a été nommé inspecteur pour cette division par arrêté du conseil du 28 avril 1894, aux appointements de $1,200 par année, à compter du 30 avril.

Vu la somme de travail imposée à la division de Montréal, et vu que l'inspection des monte-charges à bord des navires est maintenant ajoutée aux fonctions de l'inspecteur de bateaux à vapeur, on a jugé nécessaire de nommer un aide, et M. Louis Arpin, qui a passé un examen satisfaisant le 8 juin, a été nommé à cette position par arrêté du conseil en date du 25 juillet 1894, aux appointements de $1,000 par année, à compter du 14 août 1894.

A raison d'incapacité physique, Mr W. J. Meneilly, président, a été mis à la retraite le 30 juin 1894, aux émoluments de $769.28 par année.

ACCIDENTS.

Je regrette d'avoir à signaler la perte de 57 vies, dont 22 par l'incendie, une des pires calamités que puisse subir un bateau à vapeur; 31 qui ont péri à bord de vaisseaux coulés à fond pendant la tempête, 2 à la suite d'un accident arrivé au vapeur *Rustler*, qui en donnant sur le quai a brisé le tuyau à vapeur, et 2 à la suite d'un abordage entre le vapeur *Ocean* et la barge américaine *Kent*.

Voici quels sont les pertes et les accidents survenus aux bateaux à vapeur :

Division d'Ontario-Ouest et Huron.

7 juillet 1893.—Le vapeur *Rosedale*, de Toronto, en route de Fort-William à Duluth, a échoué à la rivière du Couteau, lac Supérieur, durant la brume.

Il fut subséquemment renfloué et radoubé: le tout a coûté $500.

10 août 1893.—Le vapeur *Pacific*, d'Owen-Sound, a brisé son arbre de couche, qui a été remplacé par un arbre de couche en acier; cause de l'accident: soufflure dans le bouton de manivelle.

13 septembre 1893.—Le vapeur *Byron Terrace*, de Wallaceburg, retenu par des vents contraires à Leamington, sur le lac Erié, prit feu et fût détruit; perte complète; cause de l'incendie, inconnue. Trois pertes de vies.

15 octobre 1893.—Le vapeur *Monarch*, de Sarnia, en route de Sarnia à Duluth, a essuyé une grande tempête de vent sur le lac Huron, et l'étambot s'étant rompu, il traversa le lac à la dérive et chassa sur ses ancres jusqu'au large de Port-Elgin; on fit des réparations temporaires de manière à lui permettre de retourner à Sarnia.

14 novembre 1893.—Le vapeur *Athabasca*, de Montréal, en route pour Fort-William, vint à l'abordage avec le vapeur *Colgate*, dans la rivière du Sault-Sainte-Marie; son bossoir fut enfoncé, le navire se rendit à Fort-William, déchargeât sa cargaison et retourna à Détroit, Michigan, où ses avaries furent réparées; les réparations ont coûté $400.

17 novembre 1893.—Le remorqueur *George Douglas*, de Sainte-Catherine, en route de Lions'-Head à Owen-Sound, prit feu vis-à-vis l'île Griffith, dans la baie Georgienne; le vaisseau fut complètement détruit et l'équipage se sauva dans une chaloupe; cause de l'incendie, inconnue.

4 décembre 1893.—Le vapeur *Myles*, de Hamilton, a perdu son gouvernail et sa semelle d'ancre dans une bourrasque et une tempête de neige sur la baie Georgienne; après avoir été à la dérive dans la baie pendant plusieurs heures, il fut rejoint par le *Petrel*, croiseur de l'Etat, et remorqué à Owen-Sound, où il subit les réparations nécessaires.

18 avril 1894.—Le vapeur *Excelsior*, de Toronto, amarré au quai de Huntville, a été incendié; perte totale; l'incendie de bâtiments sur le quai s'était communiqué au vapeur.

1er mai 1894.—Le vapeur *Truant*, de Toronto, échoué sur le récif de Burnt-Island, baie Georgienne, a été complètement détruit par un incendie; on suppose que le feu a pris naissance près de la chaudière.

7 juin 1894.—Le vapeur *Ocean*, de Sainte-Catherine, en route de Montréal à Hamilton, est venu à l'abordage avec la barge américaine *Kent*, près du phare des Sœurs, fleuve Saint-Laurent, et il a coulé; il fut renfloué et radoubé à Deseronto; deux vies perdues; frais des réparations, $7,500.

Division d'Ontario-Est.

31 août 1893.—Le vapeur *Dominion*, de Port-Hope, a été complètement détruit par incendie alors qu'il était amarré au quai. On suppose que le feu a pris naissance dans la cuisine.

4 septembre 1893.—Le vapeur *North King*, de Kingston, en remontant la baie de Quinté, a touché une batture de roches près de Belleville; il a brisé son tuyau à vapeur et avarié sa coque; personne n'a été tué ou blessé.

1er juin 1894.—Le vapeur *Magnet*, de Montréal, en descendant le fleuve Saint-Laurent avec des passsagers, s'est échoué dans les rapides du Coteau; il fut subséquemment renfloué et radoubé à Montréal; personne n'a été tué ou blessé.

27 juillet 1894.—Le vapeur *James Swift*, de Kingston, a brisé son arbre de couche, déterminant la rupture de la plaque de fondation et du couvercle du cylindre; une soufflure dans le fer est la cause de l'accident.

Division de Montréal.

Aucun accident n'est signalé.

Division de Québec.

10 août 1893.—Le vapeur *Otter*, se rendant de Québec à Natashquan, a brisé son arbre de couche, bien qu'il fut de la grosseur voulue par les règlements; un défaut de fabrication est la cause de l'accident.

6 septembre 1893.—Le vapeur *Beaver* s'est échoué pendant la brume à Chloridormes, sur la côte de Gaspé; perte totale. Il n'y a pas eu de perte de vies.

Juillet 1893.—Le remorqueur *Activity* a pris feu pendant qu'il était amarré au quai de l'Etat à Lévis; il a été incendié jusqu'à la ligne de flottaison. Cause inconnue; les avaries se sont élevées à $1,000.

7 novembre 1893.—Le vapeur *John Fraser*, d'Ottawa, a pris feu sur le lac Nipissingue et a coulé à fond; perte totale; 19 personnes ont perdu la vie.

Provinces maritimes.

5 juillet 1893.—Le vapour *St. Lawrence*, en route de Charlottetown, I.P.-E., à Pictou, N.-E., brisa son arbre de couche à tribord; il fut ramené à Charlottetown, où les arbres de couche de bâbord et de tribord furent renouvelés; on ignore la cause de l'accident.

5 septembre 1893.—Le vapeur *Rustler* a donné sur le quai à Keers'-Mills, rivière Miramichi, une pièce de bois a traversé la chambre des machines, a brisé la prise à vapeur principale, causant la mort de deux personnes, tandis que plusieurs autres ont été ébouillantées. Le président, M. Meneilley, a tenu une enquête sur la cause de l'accident, et il a été d'avis que "l'accident était dû au fait qu'on ne s'était pas conformé à la loi qui régit les feux et les règlements".

21 août 1893.—Le vapeur *Dorcas*, ayant à sa remorque la barge *Ella Stuart*, s'est échoué sur l'île Shuter, comté d'Halifax, durant une tempête; les équipages du vapeur et de la barge, au nombre de 24, se sont noyés. Le capitaine Smith, R.M.R., a tenu une enquête sur la cause du désastre, et il a décidé qu'on ne pouvait imputer de blâme à qui que ce soit.

Division de la Colombie-Britannique.

21 octobre 1893.—Le vapeur *Burt*, durant une épaisse brume, a donné dans une estacade remplie de bois, avariant sa coque, son petit fond et son arbre de couche; il fut remorqué à Victoria et radoubé.

15 août 1893.—Le vapeur *Mascot*, mouillé dans la baie Pachena, a été complètement détruit par l'incendie durant la nuit. Cause inconnue.

24 novembre 1893.—Le vapeur *Phantom*, traversant de Victoria à Nanaïmo, s'est échoué pendant un coup de vent et a été complètement perdu. Il n'y a pas eu de pertes de vie.

4 février 1894.—Le vapeur *Estelle*, en route de Nanaïmo à Discovery Passage, a touché sur un récif au large du cap Mudge durant un coup de vent et a coulé à fond. Tout le monde à bord a péri.

11 juin 1894.—Le vapeur *City of Nanaïmo* a brisé son arbre de couche de tribord en entrant dans le port de Nanaïmo, il revint à Vancouver avec sa machine de bâbord et un arbre de couche fut fabriqué et posé.

28 juin 1894.—Le vapeur *R. P. Rithet* a brisé l'arbre de ses roues à aubes ; il fut remorqué à Victoria et l'arbre fut remplacé.

28 juin 1894.—Le vapeur *Wm. Irving*, en remorquant le *R. P. Rithet*, de Hall's-Landing à New-Westminster, a été emporté par le courant sur un cap à pic et a coulé en eau basse. La coque a été perdue.

Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest.

17 juin 1894.—Le vapeur *Milly Howell*, de Selkirk, a brisé son joug, ce qui a emporté le couvercle du cylindre ; il fut ramené à Winnipeg pour être radoubé.

7 juillet 1893.—Le remorqueur *Anglin* a brisé une de ses pièces après avoir amarré. Des réparations temporaires furent faites jusqu'à ce qu'on eût posé une nouvelle pièce.

24 juillet 1893.—Le vapeur *Kennina*. La chaudière, sous les soins d'un mécanicien étranger, a été brûlée, et elle commença à couler par les pièces du couronnement et par les tubes supérieurs ; elle fut subséquemment réparée ainsi que les tubes. M. Robertson, inspecteur de chaudières, dit, après l'avoir examinée, que les dommages sont insignifiants.

10 août 1894.—Le vapeur *Sultana*, de Selkirk, à environ 20 milles au nord de l'île au Chevreuil, a brisé son grand tuyau de conduite de vapeur. Des réparations temporaires furent faites pour le ramener au port, où l'ouvrage fut exécuté convenablement. Pas d'avaries et pas de pertes de vie.

POURSUITES POUR INFRACTIONS À L'ACTE D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Poursuites intentées et leurs résultats.

22 septembre 1893.—Le vapeur *Erastus Wiman*. Une poursuite a été intentée pour avoir transporté des passagers et avoir remorqué en même temps un chalan sur lequel se trouvait aussi des passagers, lorsque ni l'un ni l'autre de ces bâtiments n'avait de certificat d'inspection. L'affaire a été entendue à Bracebridge, Ont., le 29 novembre 1893, et voici les amendes qui ont été imposées:—

Denton, comme propriétaire du remorqueur..	$20
" " du chalan	50
McKenney, comme capitaine	20

19 septembre 1893.—Le vapeur *Harvey Neelon*. Une poursuite a été instituée contre le propriétaire et le capitaine pour avoir navigué sans capitaine muni d'un certificat. Le 24 octobre le propriétaire régla en payant l'amende décrétée par la loi.

1° Pour avoir employé un capitaine non muni d'un certificat	$100.00
2° Pour le capitaine lui-même non muni d'un certificat...	100.00

Par arrêt du conseil du 16 novembre 1893 les amendes furent remises, moins les frais, vu qu'on avait prouvé que le capitaine permanent étant tombé malade il avait été remplacé par un capitaine temporaire qui, informé qu'il ne pouvait légalement prendre la direction d'un vaisseau sans certificat, alla subir son examen et obtint un certificat de capacité comme capitaine.

2 octobre 1893.—Le vapeur *Miramichi, B.C.* Une poursuite a été intentée contre le propriétaire, et M. Holman, capitaine, fut aussi assigné pour avoir négligé de faire inspecter son vaisseau. Le capitaine confessa jugement et le juge imposa l'amende

décrétée par l'article 10 de l'acte, savoir : $400 et les frais. L'amende n'a pas été payée. Le vapeur a été vendu en conséquence le 22 septembre 1894, à Vernon, C.-B.

Produit de la vente	$180.00
Moins les frais	30.00
Résultat net	$150.00

5 septembre 1893.—Les vapeurs *R. Stoker*, *Wm. Paul*, *C.W. Dennis* et *Tim Doyle.* Des poursuites ont été intentées contre ces vaisseaux pour avoir navigué sans certificats d'inspection. Les causes furent instruites les 22 et 23 octobre 1893, devant Son Honneur le juge Desnoyers, à Montréal. Il rendit sa décision le 28 février 1894, imposant dans chaque cas une amende de $25 et les frais. L'art. 10 du chap. 78, 49 Vict., stipule que l'amende sera de $400.

Les diverses amendes imposées ont été déposées au crédit du receveur général le 12 avril 1894. Total, $100.

19 octobre 1893.—Les vapeurs *Pert* et *Gwendoline*, *C.-B.* Des poursuites ont été instituées contre les propriétaires pour avoir navigué sans certificat d'inspection. Les propriétaires consentirent de plein gré à verser le minimum de l'amende, qui est $50 dans chaque cas, aux termes de l'article 16 de l'acte tel que modifié par le chap 39 du statut de 1891. La somme de $100 a été déposée au crédit du receveur général le 14 avril 1894.

18 septembre 1893.—Le vapeur *Saskatchewan*, de Winnipeg. Des poursuites ont été intentées contre le propriétaire, le capitaine et le mécanicien pour avoir transporté des passagers sans certificat d'inspection et sans avoir un mécanicien muni d'un certificat. La cause de J. O. Walker, qui faisait l'office de mécanicien, s'est instruite devant le magistrat de police à Winnipeg. Il fut condamnée à $100 d'amende.

La cause de Peter McArthur, propriétaire, pour avoir employé un mécanicien non muni de certificat et transporté des passagers sans certificat d'inspection, s'est instruite devant le juge de comté à Portage-la-Prairie, le défendeur a admis l'accusation comme fondée et fut condamné à $100 d'amende et à $3.50 de frais pour avoir employé un mécanicien non muni de certificat ; et à $50 d'amende et $1.25 de frais pour avoir transporté des passagers sans certificat. Les amendes ont été déposées au crédit du receveur général le 12 janvier 1894.

8 septembre 1893.—Le vapeur *Caledonia*, *C.B.* Une poursuite a été instituée contre les propriétaires pour n'avoir pas employé un mécanicien muni d'un certificat ; la cause s'est instruite devant les juges de paix H. A. Miller et Benjamin Duglus, à Vancouver, C.-B., le 12 octobre 1893. L'action a été déboutée avec dépens, qui s'élevaient à $33.80.

Les magistrats ont débouté l'action en alléguant que la circonstance était exceptionnelle et que la compagnie avait agi conformément aux dispositions de l'art. 43 de la loi.

17 octobre 1893.—Le vapeur *Golden City*, de Peterborough. Une poursuite a été intentée contre le propriétaire :

1°, pour avoir navigué sans mécanicien avant le 8 juillet 1893 ;

2°, pour avoir transporté plus de passagers que le vaisseau était autorisé à le faire ;

3°, pour avoir navigué à différents temps sans capitaine muni de certificat.

La cause s'est instruite devant le magistrat à Peterborough, le 5 décembre 1893, et le défendeur confessa jugement à l'accusation d'avoir engagé un mécanicien non muni d'un certificat, ce pourquoi il fut condamné à $100 d'amende et les frais. Le magistrat ayant des doutes sur sa juridiction relativement à l'accusation n° 3, l'affaire fut remise au 20 janvier 1894, date à laquelle le défendeur fut condamné à $100 et à $5.75 de frais. L'accusation n° 2 ne fut pas instruite, la preuve étant insuffisante.

22 mars 1894.—Thomas Donnelly, inspecteur de coques, déposa une plainte devant G. Edmoson, magistrat de police du comté de Peterborough, déclarant que S. Reynolds, propriétaire du vapeur *Golden City*, employait un mécanicien non muni de certificat le 6 juillet 1893. Le défendeur ayant comparu et confessé jugement, fut condamné à $100 d'amende et les frais. Total des amendes, $100.

Le ministère a remis à l'étude l'accusation d'avoir navigué contrairement aux dispositions de la loi avant le 8 juillet 1893. On constata que le *Golden City* n'avait pas transporté de passagers avant le 8 juillet et qu'il n'y avait pas lieu d'avoir un mécanicien autorisé; mais pour une raison ou pour une autre le propriétaire confessa jugement d'avoir navigué illégalement après le 8 juillet. On constata que c'était une erreur puisqu'il avait un mécanicien autorisé après cette date, et qu'en conséquence il n'y avait pas d'infraction à la loi. Les amendes dans les deux causes furent remises, moins les frais, en vertu d'un arrêt du conseil du 24 juillet 1894.

29 décembre 1893.—Les vapeurs *Georgia Blake*, *Frank Reid*, *Eagle* et *Maggie May*. Des poursuites furent instituées pour infraction à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur sur les accusations qui suivent. Les causes furent instruites devant le magistrat à Little-Current le 6 juin 1894. Le remorqueur *Maggie May*, pour avoir transporté des passagers sans certificat d'inspection, a été condamné à $50 d'amende.

Le *Frank Reid*, pour avoir employé comme mécanicien une personne qui n'avait pas de certificat alors que le vaisseau transportait des passagers, a été condamné à $100 d'amende. De plus, des accusations semblables à celles portées contre le vapeur précédent ont été maintenues et des amendes de $50 et de $100 respectivement ont été imposées.

Le remorqueur *Eagle*, mêmes accusations que dans le cas précédent. A l'instruction on a produit un certificat d'inspection et la première accusation a été déboutée. Quant à la seconde accusation, le propriétaire à confessé jugement et a été condamné à $100 d'amende.

Dans l'affaire du *Georgia Blake* les faits n'ont pas soutenu les accusations. On a reçu une requête des habitants de la localité demandant la remise de l'amende, parce que c'était la coutume depuis 20 ans, dans les circonstances imprévues et lorsqu'il n'y avait pas d'autres moyens de transport, de faire voyager les vapeurs, et ils ignoraient qu'ils agissaient contrairement à la loi et disaient qu'à l'avenir ils se conformeront aux dispositions de l'acte. Le ministre de la marine et des pêcheries recommanda la remise des amendes à la condition que tous les frais fussent payés par les propriétaires. L'arrêt du conseil du 3 novembre 1894 fait remise des amendes.

22 décembre 1893.—Le remorqueur *Grace Darling*. Une poursuite a été intentée pour infraction à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur et à l'acte qui régit les capitaines et les seconds. La cause s'est instruite devant le magistrat de police d'Algoma, à Massey, le 13 mars 1894. Le défendeur a confessé jugement aux trois accusations et a été condamné à $100 d'amende dans chaque cas: 1re, pour avoir transporté des passagers le 22 octobre 1893 sans certificat d'inspection pour cet objet; 2e, pour avoir commis la même infraction le 28 novembre 1893; 3e, pour avoir employé un mécanicien non autorisé lorsque le vaisseau transportait des passagers.

On représenta que le propriétaire du remorqueur n'avait pas intentionnellement enfreint la loi. Voici les circonstances telles que relatées par ceux qui étaient à bord du remorqueur comme passagers: Le remorqueur a recueilli un certain nombre de personnes qui se rendaient dans une chaloupe à voiles à des offices religieux le dimanche. Comme le vent n'était pas favorable pour la chaloupe, le capitaine du remorqueur l'a pris à sa remorque; quelques-unes des personnes montèrent à bord du remorqueur pour se réchauffer, mais il ne fut pas exigé de passage, et il ne semble pas que le capitaine du remorqueur ait eu une autre intention que celle de prêter secours aux personnes qui se rendaient à l'église, et cela à leur demande pressante. En présence de ces faits les amendes furent remises sur paiement de tous les frais, en vertu d'un arrêt du conseil du 16 avril 1894.

21 décembre 1893.—Le vapeur *Penticton*. Une poursuite a été intentée contre M. Thomas Ellis, de Penticton, C.-B., comme propriétaire, pour avoir transporté de la dynamite contrairement à la loi. On constata qu'à l'époque où la faute a été commise le vapeur était sous la responsabilité de M. Thomas Reilly en vertu d'un contrat à cet effet. M. Reilly fut traduit devant M. Price Ellison, magistrat stipendiaire pour la région, et fût condamné à subir son procès aux assises suivantes du tribunal compétent. Son avocat demanda au juge de comté la faveur d'un procès sommaire, chose que lui fut accordé. M. Reilly confessa jugement et exprima du regret de sa faute; il fut condamné à $50 d'amende, somme qu'on a transmise au ministère le 20 juin 1894.

7 septembre 1893.—Le vapeur *Rocket.* Une poursuite fut intentée pour infraction à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur. La cause fut portée devant le magistrat de police à Cornwall, le 30 septembre 1893, et remise au 4 octobre.

Les accusations comportaient que le vaisseau avait navigué sans certificat d'inspection et que, sans certificat, il avait transporté des passagers, du mois de mai au 23 août 1893.

Le magistrat débouta l'action et le procureur de la couronne interjeta appel.

L'appel s'instruisit devant le juge Pringle, à Cornwall, le 12 juin 1894. Le défendeur confessa jugement et fut condamné à $50 et à tous les frais judiciaires.

L'amende et les frais n'ont pas été acquittés et des procédés ont été pris pour la vente du vaisseau en recouvrement des frais et de l'amende.

28 juin 1894.—Les vapeurs *Mary Arnott*, *Verbena May*, *Victoria* et *Ocean Lilly.* Des poursuites ont été intentées contre les propriétaires sur les chefs d'accusation qui suivent: Pour avoir navigué sans certificat d'inspection affiché à bord, pour avoir négligé de remettre une copie du certificat au percepteur de la douane, et pour avoir négligé de faire inspecter le vaisseau.

Les documents relatifs à ces causes sont encore au ministère de la justice et on n'est pas encore arrivé à une décision.

7 mai 1894.—Le vapeur *Lady of the Lake.* Une poursuite a été intentée contre le propriétaire, G. F. Marsh, pour infraction à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur. La cause s'est instruite devant le magistrat à Bracebridge, Ont., le 29 juin 1894, et le défendeur a été condamné à $50 d'amende et les frais. L'amende a été déposée au crédit du receveur général le 18 juillet 1894.

21 octobre 1893.—Le vapeur *J. W. Steinhoff.* Une poursuite a été intentée contre le vaisseau ou le propriétaire pour avoir navigué contrairement à l'acte d'inspection des bateaux à vapeur. Le capitaine en fonction, M. Nelson Wiggle, a été assigné pour avoir fait un voyage de plaisir dans des eaux qui dépassaient les limites indiquées dans son certificat d'inspection. La cause fut instruite devant G. W. Denison, magistrat de police à Toronto, le 1er novembre 1893, et ajournée au 3, au 10 et au 13 courant, date à laquelle le défendeur confessa jugement et fut condamné à $50 d'amende qui devaient être versés immédiatement. Les frais se sont élevés à $24.30.

Le capitaine Wagle paya l'amende et les frais sous protêt le 18 août 1894.

Amendes retenues.

Le vapeur *Erastus Wiman* et un chalan; amende imposée le 29 novembre 1893, le capitaine Denton, en qualité de propriétaire, $70; le capitaine McKinney, en qualité de capitaine, $20.

Le vapeur *Miramichi C.-B.*, amende imposée en novembre 1893, $400, non acquittée. La vaisseau a été vendu le 22 septembre 1894. Produit net de la vente, $150.

Les remorqueurs *R. Stocker*, *W. Paul*, *C. W. Dennis*, *Tim Doyle*, de Montréal, amendes imposées le 28 févrer 1893, $25 chacun; total, $100.

Les vapeurs *Pert* et *Gwendoline C.-B.*, amendes imposées le 14 avril 1894, $50 chacun; total, $100.

La vapeur *Saskatchewan*, de Winnipeg; Mr J. A. Walker a été condamné à $100 d'amende le 23 octobre 1893 pour avoir agi comme mécanicien sans certificat, et Peter McArthur $150 en qualité de propriétaire.

Le vapeur *Golden City*, de Peterborough, amende imposée le 22 janvier 1894 pour avoir navigué sans capitaine autorisé, $100.

Le vapeur *Penticton*, C.-B., amende imposée pour avoir transporté de la dynamite contrairement à la loi, $50.

Le vapeur *Lady of the Lake*, amende imposée le 29 juin 1894, pour avoir transporté des passagers n'ayant pas de certificat l'autorisant à ce faire, $50.

Le vapeur *Steinhoff*, capitaine Nelson Wagle, amende imposée le 13 novembre 1893, pour avoir fait une excursion de plaisir avec des passagers dans des eaux au delà des limites indiquées dans le certificat du vapeur, $50.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

EDWARD ADAMS,

Président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 6.

EXPÉDITION DE BÉTAIL VIVANT.

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1894.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	*Bestiaux. Gras.	*Bestiaux. A engraisser.	*Bestiaux. Total.	*Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
	1894.									$ cts.							
1	2 mai	Lake Huron	Liverpool	194	2			672		22 10	5				157,260	70,585	28
2	4 do	Sarmatian	Glasgow					291		8 73	186				73,160	26,010	27
3	6 do	Austrian	Londres					371		11 13				1	120,000	55,900	15
4	8 do	Hestia	Glasgow	400	3			361		14 83	70				91,225	36,000	16
5	8 do	Toronto	Liverpool					400		12 00					96,581	34,980	16
6	8 do	Gerona	Londres					512		15 36					134,590	47,730	22
7	8 do	Parkmore	Liverpool					407		12 21					96,930	38,850	16
8	9 do	Pickhuben	Londres					296		8 88					75,000	29,500	12
9	9 do	Lake Ontario	Liverpool					543	1	16 29	20				137,865	56,135	23
10	9 do	Pomeranian	Glasgow	501				334		15 03	107				91,760	45,100	19
11	9 do	Virginian	Liverpool					313		9 39					75,450	30,220	12
12	12 do	Warwick	Bristol	191	1			175		7 16					63,750	17,500	8
13	12 do	Fremona	Londres					390		11 70					117,320	39,230	16
14	12 do	Dominion	Bristol					357		10 71					89,770	35,940	14
15	12 do	Laurentian	Liverpool					510		15 30					114,921	47,790	21
16	12 do	Rosarian	Londres	101				438		14 15	11				114,000	45,000	19
17	15 do	Amarynthia	Glasgow	164				455		15 29	95				112,051	48,140	20
18	15 do	Mariposa	Londres	49				16		5 46					16,650	8,170	7
19	16 do	Lake Nepigon	Liverpool					332		9 96					82,815	33,360	14
20	16 do	Hibernian	Glasgow					201		6 03	93				73,630	34,320	11
21	16 do	Baumwell	Londres					190		5 70					48,000	19,000	8
22	17 do	Anvers	do					181		5 43					50,000	18,100	7
23	18 do	Hamilton	Bristol	525				222		11 91					68,810	27,900	12
24	18 do	Oregon	Liverpool					174		5 22					41,090	15,600	7
25	20 do	Baltimore	do	530				228		12 14	21				63,520	32,100	12
26	22 do	Dracona	Londres					279		8 37					19,000	28,000	11
27	22 do	Steneholft	do					211		6 33					51,100	21,000	9
28	22 do	Tritonia	Glasgow	91				505		16 06	44				128,750	50 000	22
29	23 do	Lake Superior	Liverpool					557		16 71	20				135,560	52,745	22

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1894—*Suite.*

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	*Bestiaux. Gras.	*Bestiaux. A engraisser.	*Bestiaux. Total.	*Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
	1894.									$ c.							
30	23 mai	Brazilian	Londres					464		13 92	41				120,000	46,420	20
31	24 do	Canadian	Glasgow					170		5 10	56				52,660	20,390	9
32	24 do	Memphis	Bristol	500				57		6 71					28,690	11,510	6
33	25 do	Concordia	Glasgow	1,904				150		23 54					90,000	34,000	14
34	26 do	Wentmore	Liverpool	375				461		17 58					133,540	50,710	18
35	26 do	Mongolian	do					431		12 93					107,700	49,000	17
36	27 do	Sarnia	do					190		16 55					69,750	29,000	13
37	27 do	Escalona	Newcastle					279		8 37					68,900	24,000	11
38	29 do	Indrani	Glasgow					180		5 40	65				60,600	21,000	7
39	30 do	Italia	Londres					193		5 79					48,250	19,300	7
40	30 do	Lake Winnipeg	Liverpool					577		17 31					139,750	50,220	22
41	30 do	Memnon	Londres	895				65		10 90					41,520	20,000	7
42	30 do	Buenos Ayrean	Glasgow					241		7 23	148				83,825	36,490	14
43	31 do	Barrowmore	Liverpool					716		21 48					179,000	64,400	28
44	31 do	Texas	Bristol	1,416				246		21 54					89,000	35,640	16
		Total		9,370				14,341		523 93	982				3,898,743	1,556,985	655
		Même période, 1893		101				15,3[illegible]6		306 72	296						
		do 1892		391			424	16,711		334 22	511						
45	1er juin	Gerona	Londres					541		16 23	20				135,250	50,000	22
46	2 do	Numidian	Liverpool					512		15 36					117,780	43,720	21
47	2 do	Avlona	Londres					339		10 17					100,000	31,000	14
48	5 do	Waudrahm	do					363		10 89					90,750	32,670	14
49	6 do	Lake Huron	Liverpool					704		21 12	1				168,840	63,450	28
50	6 do	Assyrian	Glasgow					268		8 04	80				68,810	24,330	11
51	7 do	Montevidean	Londres					485		14 55					110,700	43,790	21
52	7 do	Mexico	Bristol	490	1			263		12 79					84,270	29,645	13
53	7 do	Alcides	Glasgow					226		6 78					60,800	20,000	9
54	10 do	Toronto	Liverpool					530		15 90					130,720	47,830	21
55	10 do	Iona	Londres					555		16 65	17				135,520	53,100	22

56	11	do	Parkmore	Liverpool					651		19 53					156,070	58,500	26
57	13	do	Lake Ontario	do					424		12 72					97,850	38,260	17
58	13	do	Sarmatian	Glasgow	499				481	1	19 42	137	2			120,700	49,000	22
59	13	do	Storm King	Londres					84		2 52					25,200	8,400	3
60	14	do	Merrimac	do	182				375		13 07					108,030	37,810	15
61	14	do	Dominion	Bristol					425	1	12 75					107,050	36,110	17
62	15	do	Virginian	Londres	598				545		22 33					155,200	58,000	24
63	16	do	Laurentian	Liverpool					676		20 28	18				156,030	53,000	29
64	16	do	Austrian	Londres					368		11 04					111,250	37,820	15
65	17	do	Hestia	Glasgow					445		13 35	47				98,750	35,550	18
66	19	do	Stubbenhuk	Londres					395		11 85					96,030	33,000	15
67	20	do	Pomeranian	Glasgow					337		10 11	99				109,000	36,800	13
68	20	do	Lake Nepigon	Liverpool					331		9 93					85,820	29,890	14
69	20	do	Gerona	Londres					656		19 68	19				168,830	59,880	26
70	21	do	Hamilton	Bristol	702				221		13 65					75,250	25,500	13
71	22	do	Warwick	do	1,376				268		21 80					114,500	33,440	17
72	23	do	Rosarian	Londres					447		13 41					120,800	40,230	18
73	23	do	Baltimore	Liverpool	234				394		14 16	21				109,930	37,260	17
74	24	do	Oregon	do					401		12 03	5				90,000	32,080	16
75	26	do	†Navarre	do					212		6 36					53,827	19,410	8
76	26	do	Amarynthia	Glasgow	1,692				196		22 80	75				116,610	53,000	15
77	27	do	Lake Superior	Liverpool	414				490		18 84					119,590	50,580	20
78	27	do	Hibernian	Glasgow					301		9 03					75,000	24,000	12
79	28	do	Pickhuben	Londres					401		12 03					96,690	34,290	16
80	28	do	Memphis	Bristol	498				297		13 89					75,500	31,500	14
81	30	do	Mongolian	Liverpool					142		4 26					32,600	12,800	7
			Totaux, juin		6,685				14,749	‡2	509 32	539				3,879,540	1,405,645	623
			Rapport, 31 mai	1894	9,370	20			14,341		523 93	982				3,898,743	1,556,985	655
			Totaux mai et juin		16,055				29,090		1,033 25	1,521				7,778,283	2,962,630	1,278
			Date correspondante	1893	218		33,374	15	33,389	34	764 70	572	3					
			do	1892	1,544		33,344	1,767	35,111	59	702 22	932						

* Animaux gras expédiés cette saison. † Echoué sur l'île Ronde, vis-à-vis Montréal ; animaux renvoyés en fourrière. ‡ Nombre perdu en mer ; rapports incomplets.

82	1er	juil.	Sarnia	Liverpool					118		3 54	76				27,360	10,420	6
83	1	do	Freemona	Londres					300	2	9 00	34				88,184	31,820	12
84	4	do	Lake Winnipeg	Liverpool	594				313		15 33	16				96,405	60,140	15
85	4	do	Barrowmore	do	2,044	8			191		26 17	31				103,230	87,920	17
86	4	do	Canadian	Glasgow					355		10 65	65				87,530	32,030	14
87	4	do	Brazillian	Londres					249		7 47	80	1			90,020	21,520	10
88	5	do	Tritonia	Glasgow	1,689	2			317		26 40	105				106,400	50,180	21
89	5	do	Concordia	Bristol					269		6 27					48,000	18,810	8
90	7	do	Buenos Ayrean	Liverpool					633	1	18 99					146,630	59,100	27
91	10	do	Mariposa	Londres	1,464				212		21 00					91,060	40,000	16
92	10	do	Indrani	Glasgow	167				459		15 44	30				119,750	51,410	19
93	10	do	Escalona	Londres	180				342		12 06					93,060	30,530	15

Relevé du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1894.

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	* Bestiaux. Gras.	* Bestiaux. A engraisser.	* Bestiaux. Total.	* Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
	1894.									$ c.							
94	10 juillet	Baumwall	Londres					393		11 79					95,700	34,600	16
95	10 do	Dracona	Newcastle	433	6			152		8 89					56,400	27,910	8
96	11 do	Assyrian	Glasgow					399		11 97	18				119,930	37,900	16
97	11 do	Montevidean	Londres					427		12 81	48				110,000	35,000	17
98	11 do	Lake Huron	Liverpool	810				608		26 34	9				163,830	69,650	28
99	13 do	State of Georgia	Newcastle	360				234		10 62					74,950	24,750	11
100	13 do	Mexico	Bristol	341	3			283		11 90					80,320	29,710	13
101	15 do	Toronto	Liverpool	317				480		17 57					128,125	48,000	21
102	15 do	Parkmore	do	1,114	4			675	1	31 39					211,490	81,150	32
103	17 do	Hurona	Londres	456				465		18 51	50				148,910	52,600	20
104	18 do	Lake Ontario	Liverpool	16				539		17 82	6				128,825	50,110	23
105	18 do	Dominion	Bristol	90				428		13 74	1				110,000	38,000	18
106	19 do	Sarmatian	Glasgow					648		19 44	68				149 050	53,800	26
107	20 do	Alcides	Bristol	851	4			260		16 31					88,165	36,110	13
108	21 do	Numidian	Liverpool					600		18 00					134,740	54,100	25
109	21 do	Iona	Londres	694	2			397	2	18 85	84				130,620	52,950	20
110	23 do	Memnon	do					62		1 86					18,600	6,000	2
111	24 do	Waudrahm	do	234				344		12 66					93,000	35,000	14
112	25 do	Baltimore	Liverpool	1,127				506		26 45	38				161,940	66,972	25
113	25 do	Austrian	Londres	510				279		13 47					83,260	32,240	13
114	26 do	Hamilton	Bristol	1,493				298		23 87	2				111,110	45,140	20
115	26 do	Hestia	Glasgow					485		14 55	124				110,670	42,190	18
116	29 do	Avlona	Newcastle	272				283		11 21					88,880	33,300	12
117	29 do	Oregon	Liverpool	777				327		17 58					91,090	41,200	16
118	31 do	Pomeranian	Glasgow					581		17 43	122				139,120	49,000	25
		Total pour juillet		16,182				13,851		577 35	1,007				3,926,354	1,571,262	632
		Rapporté, 30 juin 1893		16,055	50			29,090		1,033 93	1,521				7,778,283	2,962 630	1,278
		Total à cette date, 1894		32,237				42,941		1,611 28	2,528				11,704,637	4,533,892	1,910
		Période correspondante pour 1893		667				45,753	41	1,140 11	832						
		do do 1892		12,783				54,591	114	1,091 00	1,135						

119	2 août	Lake Superior	Liverpool	135				509		16 62	6				122,617	47,140	22
120	2 do	Rosarian	Londres	1,109	24			173		16 28	50				47,850	31,450	14
121	3 do	Storm King	do					84		2 52					27,580	7,670	3
122	3 do	Warwick	Bristol					†303		9 09					79,430	27,480	12
123	4 do	Mongolian	Liverpool					333		9 99					97,430		14
124	5 do	Gerona	Londres					312		9 36	29				86,660	33,800	13
125	5 do	Barrowmore	Liverpool	1,474	*5			480		29 14	10				156,910	67,010	27
126	5 do	Merrimac	Londres	647						6 47					18,090	11,220	3
127	5 do	Sarnia	Liverpool	686	4			216		13 34					66,200	27,820	13
128	5 do	Memphis	Bristol	531	2			293	1	14 10	4				78,220	33,000	14
129	8 do	Lake Winnipeg	Liverpool	630				400		18 30					106,710	44,190	19
130	8 do	Stubbenhuk	Londres	368				26		4 46	16				23,190	9,730	3
131	9 do	Buenos Ayrean	Glasgow					433		12 99	81				103,720	39,100	18
132	9 do	Tritonia	do	360				493		18 39	59				129,070	52,300	22
133	12 do	Brazillian	Londres	1,802	8			259		25 79	10				94,790	50,190	20
134	12 do	Fremona	do					258		7 74					63,450	23,420	11
135	11 do	Laurentian	Liverpool					‡581		17 43					173,130		25
136	15 do	Lake Huron	do	1,165				317		21 16	22				106,797	49,380	20
137	15 do	Parkmore	do	2,184	20			465	1	35 79					155,830	39,790	28
138	16 do	Indrani	Glasgow	911	1			412		21 47	11				119,020	38,900	21
139	17 do	Concordia	Bristol	651				140		10 71					73,950	21,590	8
140	18 do	Mexico	do	986				205		16 01					79,570	33,600	13
141	19 do	Mariposa	Liverpool	1,306				117		16 57					66,862	23,350	10
142	21 do	Pickhuben	Anvers					401		12 03					122,000	50,000	16
143	21 do	Sarmatian	Glasgow					576		17 28	130				132,600	51,940	23
144	21 do	Montevidean	Londres	1,250				271		20 63					113,090	20,740	17
145	22 do	Lake Ontario	Liverpool	360				363		14 49	42				89,560	39,670	17
146	23 do	Escalona	New-Castle					358		10 74					92,360	30,430	14
147	23 do	State of Georgia	Londres	595				214		12 37					98,000	21,100	11
148	23 do	Toronto	Bristol	835				318		17 89					94,590	41,870	17
149	25 do	Numidean	Liverpool					518		15 54	2				116,500	40,000	22
150	26 do	Hurona	Londres	2,413				304		33 25	21				152,090	65,030	23
151	26 do	Baltimore	Liverpool	1,234				641		31 57					191,100	70,590	33
152	30 do	Dominion	Bristol	1,222				391		23 95					131,750	48,000	21
153	30 do	Austrian	Londres	1,655				142		20 81	45				99,000	30,000	13
154	30 do	Assyrian	Glasgow	531				576		22 59	19				142,900	51,570	26
155	30 do	Hestia	do	1,986				340		30 06	89				154,540	86,480	23
156	31 do	Alcides	Bristol	1,714				169		22 21					89,550	29,680	13
		Total d'août		28,740				12,391		659 13	646				3,898,706	1,387,230	640
		Total rapporté, 31 juillet		32,237	96			42,941	29	1,611 28	2,528	6			11,704,637	4,533,892	1,910
		Total de 1894		60,977				55,332		2,270 41	3,174	6			15,603,343	5,921,122	2,550
		Période correspondante, 1893		712				60,836	48	1,593 05	1,123						
		do do 1892		15,703				74,612	166	1,492 24	1,323						

*Les animaux expédiés cette année étaient tous gras. †Bétail du N.-O. ‡Bétail du N.-O. On ne s'est pas servi de grain.

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1894—*Suite.*

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	*Bestiaux. Gras.	*Bestiaux. A engraisser.	*Bestiaux. Total.	*Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
	1893.									$ c.							
157	2 sept.	Oregon	Liverpool	540				346		15 78					92,610	38,680	16
158	2 do	†Etolia	Londres	1,172	120			274		19 94	63				100,800	37,230	17
159	4 do	Iona	do	2,603	32			587		43 64	14				219,750	93,450	37
160	5 do	Lake Superior	Liverpool					589		17 67					171,620	7,280	23
161	5 do	Baumwall	Anvers					413		12 39					124,750	52,000	17
162	6 do	‡Hamilton	Bristol	1,535	29			313	1	24 74					130,520	45,480	18
163	6 do	Pomeranian	Glasgow					704		21 12	37				173,190	62,610	29
164	7 do	Amarynthia	do	844				350	1	18 94	16				110,500	36,000	17
165	7 do	Barrowmore	Liverpool	900	5			625	1	27 75	34				196,710	82,850	32
166	8 do	Rosarian	Londres	162				366		12 60	92				108,620	28,840	16
167	8 do	Mongolian	Liverpool					485		14 55					121,250	40,000	19
168	9 do	Sarnia	do	761				337	1	17 72					102,925	36,410	17
169	11 do	Tritonia	Glasgow	1,063				559		27 40	12				179,250	39,000	26
170	12 do	Lake Winnipeg	Liverpool	494				521		20 57					102,925	36,410	22
171	13 do	Memphis	Bristol	1,869	5			325		28 44					129,060	54,430	21
172	13 do	Buenos Ayrean	Glasgow	46				522		16 12	38	1			128,460	44,500	21
173	14 do	Warwick	Bristol	1,595	9			16		16 43					46,200	17,000	7
174	15 do	Laurentian	Liverpool					629		18 87					170,000	20,000	25
175	15 do	Bruxelles	Saint-Malo					400		12 00					124,756	48,000	16
176	15 do	Waudrahm	Londres	973	5			264		17 65					91,878	37,410	15
177	15 do	Parkmore	Liverpool	629				420		18 89					121,180	44,940	19
178	18 do	Gerona	Londres	2,422				425		36 97	57				204,040	87,200	27
179	19 do	Lake Huron	Liverpool	1,149	7			464		25 41	22				149,585	42,388	25
180	20 do	Indrani	Glasgow	1,280				351		23 33	38				110,000	35,000	19
181	20 do	Mexico	Bristol	1,559				144		19 91					81,610	40,870	13
182	21 do	Hibernian	Glasgow					320		9 60	74				81,980	28,060	12
183	21 do	Brazillian	Londres	198				443		15 27	36				146,700	3,060	19
184	23 do	Mariposa	Liverpool	1,834				72		20 50	2				64,300	33,300	12
185	25 do	Fremona	Londres	2,243				135		26 48	59				118,057	58,020	15
186	26 do	Lake Ontario	Liverpool	367				465		17 62	22				129,180	15,950	21
187	26 do	Stubbenhuk	Anvers					404		12 12					139,830	52,010	16
188	27 do	Baltimore	Liverpool	1,073				540		26 93					180,000	61,000	26
189	27 do	Sarmatian	Glasgow	445				374		15 67	159				100,920	39,530	17
190	27 do	Toronto	Bristol	848				320		18 08					102,050	39,210	17

191	29	do	Montevidean	Londres					435		13 05	39				128,910		17
192	29	do	Numidian	Liverpool					520		15 60					159,510		22
193	30	do	Concordia	Bristol	1,122				91		13 95					58,710	19,110	9
			Total, septembre		29,726				14,548		733 70	814				4,702,336	1,457,228	717
			Rapport, 31 août		60,977	221			55,332	39	2,270 41	3,174	7			15,603,343	5,921,122	2,552
			Total, à date		90,703				69,880		3,004 11	3,988				20,305,679	7,378,350	3,269
			Même date 1893		905				70,541		1,886 13	1,310						
			do 1892		15,917				86,877		1,737 54	1,508						

* Tout le bétail expédié cette année était prêt pour le marché. † Avarié dans une tempête ; bétail et compartiments enlevés ; le navire presque perdu. ‡ Echoué à Contrecœur, 5 jours employés à décharger et à recharger, entraînant la perte de moutons.

194	4	oct.	Storm King	Londres	842	3					8 42					24,000	7,000	3
195	4	do	State of Georgia	Newcastle	593	0			214		12 35					84,000	18,800	11
196	4	do	Dominion	Bristol	1,390	9			304		23 02					128,180	20,950	18
197	4	do	Assyrian	Glasgow	195	1			284	1	10 47	94				84,760	10,450	12
198	4	do	Hestia	do	206	3			336	1	12 14	24				106,930	2,230	14
199	5	do	Anvers	Saint-Malo					434		13 02					120,000	24,000	17
200	5	do	Hurona	Londres	2,297	7			36		24 05	73				102,735	46,138	12
201	6	do	Austrian	do					323	4	9 69	41				99,380		13
202	7	do	Oregon	Liverpool	920	6			21		9 83					28,790	16,300	6
203	10	do	Lake Superior	do	1,274	0			172		17 90	20				76,920	37,920	11
204	10	do	Alcides	Bristol	738	9			152		11 94					59,600	17,180	9
205	11	do	Sheinhoft	Anvers					389		11 67	2				180,120		15
206	11	do	Iona	Londres	2,319	11			361		34 02	16				91,960	46,470	24
207	11	do	Barrowmore	Liverpool	1,048				582		27 94	21				207,950	21,300	28
208	11	do	Amarynthia	Glasgow	426	1			292	1	13 02	16				84,792	28,900	14
209	13	do	Mongolian	Liverpool					400	3	12 00					120,384		16
210	13	do	Pomeranian	Glasgow	457	4			261		12 40	124				74,500	5,040	12
211	14	do	Sarnia	Liverpool	850	1			202		14 56					67,690	29,700	11
212	14	do	Rosarian	Londres	1,630	15			237	1	23 41					114,970	25,760	18
213	17	do	Lake Winnipeg	Liverpool	760	0			370		18 70					130,450	14,755	18
214	17	do	Tritonia	Glasgow	799	1			195	1	13 84	61				64,729	24,720	11
215	17	do	Buenos Ayrean	do	868	2			322	1	18 34	107				125,390	16,590	16
216	18	do	Hamilton	Bristol	1,970	7			262		27 56					119,570	43,570	19
217	21	do	Dracona	Londres					174		5 22					60,370	10,060	7
218	24	do	Lake Huron	Liverpool	926				226		16 04	125				112,675	38,845	13
219	24	do	Hibernian	do	112				391		12 85					122,140		16
220	24	do	Nestorian	Glasgow					265		7 95	66				66,730	21,140	10
221	25	do	Memphis	Bristol	1,894				240		26 14					119,160	36,070	17
222	25	do	Indrani	Glasgow					421		12 63	82				121,750	10,800	17
223	26	do	Warwick	Bristol	1,776				225		24 51					105,330	33,650	17
224	27	do	Laurentian	Liverpool					300		9 00	1				93,185	154	12
225	28	do	Brazillian	Londres	2,198				195		27 83	58				116,760		19
226	28	do	Mariposa	Liverpool	1,075				143		15 04					62,500	20,000	10
227	31	do	Lake Ontario	do	388				264		11 80	39				83,630	30,720	12

RELEVÉ du bétail vivant expédié du port de Montréal dans le cours de l'année 1894.—*Suite.*

Numéro.	Date.	Steamer.	Destination.	Moutons. Expédiés.	Moutons. Perdus.	*Bestiaux. Gras.	*Bestiaux. A engraisser.	*Bestiaux. Total.	*Bestiaux. Perdus.	Droits perçus.	Chevaux. Expédiés.	Chevaux. Perdus.	Cochons. Expédiés.	Cochons. Perdus.	Foin pour nourrir les animaux.	Grain pour nourrir les animaux.	Nombre d'hommes.
	1894.									$ c.							
228	30 oct.	Etolia	Londres	687				181		12 30					76,500	18,500	10
229	31 do	Sarmatian	Glasgow					336		10 08	137				92,400	16,800	14
		Pour le mois		28,638	*80			9,510	*13	571 68	1,107				3,530,930	694,462	504
		Total au 30 sept		90,703	668			69,880	69	3,004 11	3,988				20,305,679	7,378,350	3,269
		Total, à date		119,341	748			79,390	82	3,575 79	5,095				23,836,609	8,072,812	3,773
		Même période, 1893		1,781				80,495	141	2,193 51	1,516						3,254
		do 1892		15,914				95,192	608	1,903 84	1,628						3,863
230	2 nov.	Gerona	Londres	2259	6			160		27 39	44				125,400	53,940	17
231		Mexico	Bristol	1,777	17			130		21 67					90,000	27,000	13
232	3 nov.	Baltimore	Liverpool	702	1			536		23 10	55				175,710	51,770	30
233		Numidian	do					387		11 61					117,170		16
234	4 nov.	Montevidean	Londres	1,362				332		23 58					140,500	17,980	20
235	7 do	Assyrian	Glasgow	195				217		8 46	69				62,260	21,590	9
236	8 do	Hisponia	Anvers					354		10 62	16				100,000		14
237	9 do	Toronto	Liverpool	419				369		15 26					110,700	18,000	16
238	10 do	Fremona	Londres	1,740				238		24 54					117,340	42,760	16
239	11 do	Concordia	Bristol	1,547				192		21 24					66,130	33,790	13
240		Oregon	Liverpool					245		7 35	19				73,500		9
241	14 nov.	Austrian	Londres					360		10 80					102,220	6,880	14
242		Pomeranian	Glasgow					270		8 10	135				84,830	23,920	10
243	15 nov.	Amarynthia	do					274		8 22					93,750	23,770	12
244	16 do	Hurona	Londres	2,000				321		29 68	21				132,750	42,000	21
245		State of Georgia	do	1,380				140		18 00					84,000	25,600	11
246	17 nov.	Sicelia	Anvers					400		12 00	22				135,690	34,100	16
247	18 do	Mongolian	Liverpool					300		9 00					84,950	13,110	12
248		Bruxelles	Anvers					400		12 00					170,000	32,000	16

* D'après les rapports reçus.

249		Buenos Ayrean	Liverpool	271				453		16 30					105,780	27,360	21
250	20 nov.	Iona	Londres					351		28 35					170,260	32,440	22
251		Tritonia	Glasgow					261		7 83					81,200	30,400	10
252	21 nov.	Alcides	Bristol	2,062				134		24 64					90,000	30,000	16
253	21 do	Dominion	Liverpool	806				381		19 49	24				120,000	40,000	19
254	24 do	Storm King	do	2,131				40		22 51					84,000	20,600	14
		Total		20,439				7,245		421 74	528				2,717,240	648,910	385
		Rapport antérieur		119,341				79,390		3,575 79	5,095				23,836,609	8,072,812	3,771
		Total pour 1894		139,780				86,635		3,997 53	5,623				26,553,844	8,721,722	4,156
255		Total pour 1893		3,743				83,322	1,41	2,297 94	1,660		137				3,388
260		Total pour 1892		15,914				98,731	646	1,984 70	1,739		1262				3,863

GEORGE POPE,
E. B. MORGAN,
Inspecteurs.

MONTRÉAL, 24 novembre 1894.

Pictou, N.-E., 12 janvier 1895.

Monsieur.—En réponse à votre lettre du 7 du mois courant, je dois vous dire que 1,206 moutons ont été expédiés de ce port le 13 décembre 1894, pour Glasgow, G. B., par le SS. *Hestia.*

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. McDONALD,

Percepteur des douanes.

Relevé du bétail, etc., expédié de Halifax, N.-E., pour le Royaume-Uni, durant le mois de décembre 1894, donnant, le nombre, la date de l'envoi, les noms des navires, et les droits reçus.

Date.	Nom du steamer.	Nombre de bétail.	Nombre de moutons.
1894.			
15 déc........	SS. *Sarnia*..	97	Aucun.
22 do	SS. *Numidian*..	165	do

DAVID HUNTER,

Gardien du port.

ANNEXE N° 7.

Relevé des quais sous le contrôle du ministère de la marine le 30 juin 1894.

(Règlements établis pour la gouverne des quais, le 12 juin 1889.)

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du receveur général.
Ontario.				$ c.
Ile Cockburn	Alfred Monck	16 avril 1894	25 p. 100 des perceptions.	28 04
Goderich	Wm. Marlton	14 fév. 1894	25 do ne devant pas excéder $200 par an.	203 33
Kingsville	S. A. King	5 mai 1890	25 p. 100 des perceptions	75 00
Morpeth	Thos. McCallum	25 août 1891	25 do	38 33
Rondeau	W. R. Fellows	17 déc. 1888	25 do	35 05
Sault-Sainte-Marie	W. H. Plummer	2 janv. 1890	$100 par an	759 92
Southampton	James Johns	31 oct. 1892	25 p. 100 des perceptions.	
Summerstown	Aucun	4 juin 1891	25 do	
Wiarton	H. R. A. Ely	10 déc. 1890	25 do	70 99
Québec.				
Agnès	L. A. Roy	27 nov. 1891	25 p. 100 des perceptions	
Anse Saint-Jean	J. Desgagné	10 juin 1893	25 do	105 13
Baie Saint-Paul	Aucun	25 août 1891	25 do	
Baie Saint-Paul, bloc isolé.	A. Simard	25 août 1891	25 do	254 72
Beauport	Félix Guillot	21 nov. 1891	25 do	35 00
Berthier	Aucun	...	25 do	
Carleton	Jos. Cauchon	4 juin 1889	$50 par an	64 70
Cascades	Nerée Moreau	26 oct. 1892	25 p. 100 des perceptions.	
Chicoutimi	Juste Ouelette	2 mai 1893	25 do	215 01
Grande-Rivière	John Carbery	23 sept. 1892	25 do	171 62
Ile aux Grues	Jos. Painchaud	17 fév. 1890	25 do	
Lacolle	R. J. Robinson	8 mars 1894	25 do	
Les Eboulements	C. Tremblay	2 juin 1893	25 do	176 89
L'Islet	Octave Morin	8 fév. 1893	25 do	
Longueuil	D. Brisette	23 mars 1893	25 do	130 12
Mégantic	D. J. Matheson	16 mai 1894	...	
Malbaie	Elie Maltais	15 août 1893	...	246 32
New-Carlisle	John C. Hall	4 juin 1889	25 p. 100 des perceptions.	190 13
Percé	T. W. Flynn	19 janv. 1893	25 do	104 26
Port-Daniel	John Enright	11 sept. 1890	$50 par an	63 49
Rivière-Ouelle	J. H. dit Beaulieu	28 nov. 1892	25 p. 100 des perceptions.	0 84
Rivière-du-Loup	Louis Pinze	16 sept. 1891	25 do	260 00
St-Alphonse de Bagotville.	Abel Tremblay	7 juill. 1891	25 do	197 02
Saint-Jean d'Orléans	Chas. Langlois	16 déc. 1892	25 do	
Saint-Laurent d'Orléans	Edouard Chabot	16 déc. 1892	...	
Sainte-Cécile du Bic	L. N. Coté	20 juill. 1891	25 p. 100 des perceptions.	
Tadousac	A. Christiansen	7 juill. 1891	25 do	108 29
Trois-Pistoles	Nap. Rioux	16 sept. 1891	25 do	
St-Thomas de Montmagny.	Eug. Hamond	20 mai 1892	25 do	
Nouvelle-Écosse.				
Arisaig	John McInnis	27 août 1892	25 do	
Avonport	Robert Shaw	23 nov. 1888	25 do	
Barrington	S. W. Crowell	12 août 1891	25 do	175 45
Bayfield	Edward Randall	25 août 1888	25 do	
Anse Belliveau	St. Clair Thérieau	24 nov. 1892	25 do	170 08
Gr.-Anse, Co Lunenburg	John Teal	12 juin 1893	25 do	
Broad Cove Marsh, Inverness Co	Hugh McDonald	19 oct. 1892	25 do	

RELEVÉ des quais, etc.—*Suite.*

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du receveur général.
Nouvelle-Écosse—Fin.				$ c.
Brooklyn	F. T. Gardiner	20 oct. 1882	20 p. 100 des perceptions.	
Canada-Creek	C. E. Eaton	23 nov. 1888	25 do	
Anse du Cap	M. A. Doucette	7 déc. 1891	25 do	33 61
Centreville	W. M. B. Dakin	25 août 1888	25 do	62 93
Ruisseau Chipman	Jas. Misaner	23 nov. 1888	25 do	
Pointe de l'Eglise	Chas. F. Belliveau	20 août 1892	25 do	44 08
Baie des Vaches	Arch. McKinnon	15 avril 1879	7½ do	2,227 00
Cranberry-Head	Abram Thurston	16 fév. 1889	25 do	
Anse Delap	R. W. McCaul	28 nov 1889	25 do	5 63
Digby	H. B. Short	9 janv. 1891	25 do	430 55
Eagle-Head	Nathan Leslie	9 do 1889	25 do	
Baie de l'Est	Donald McInnis (fils de Ronald)	5 avril 1886	50 do	
Riv. de l'Est, havre de Sheet.	Malcolm McFarlane	20 mai 1890	25 do	
Grand-Narrows, c. Victoria.		25 août 1888	25 do	12 69
Grand-Narrows, comté de Cap-Breton	E. A. McNeill	6 nov. 1888	25 do	69 04
Havre de Hall	Sydney Roscoe	23 do 1888	25 do	
Hampton	Judson Foster	25 août 1888	25 do	23 53
Harbourville	B. Morris	8 juin 1894	25 do	27 00
Irish Cove	John Cash	17 sept. 1892	25 do	
Maitland, comté de Hants.	C. S. Stuart	5 do 1888	25 do	71 22
Maitland, c. de Yarmouth.	J. W. Raymond	14 avril 1890	25 do	9 52
Margaretsville	T. J. Downie	25 août 1888	25 do	76 13
Anse Météghan	H. F. Deveau	15 sept. 1888	25 do	18 13
Rivière Météghan	Urbain Doucette	3 janv. 1883	20 do	90 53
Pointe de la Milice	D. McIntosh	20 août 1892	25 do	
Morden	Wm. Minnis	23 nov. 1888	25 do	
Pte du Chêne (Kingsport)				199 50
Ogilvie	Martin Donnellan	13 juill. 1893	25 p. 100 des perceptions.	
Parrsboro'	Thompson Tipping	26 nov. 1888	25 do	62 23
Quai de Pickett	Andrew Bishop	24 déc. 1884	25 do	109 59
Plympton	Wm. K. Smith	8 août 1890	25 do	
Pointe Brulée	David Stevenson	23 nov. 1888	25 do	
Port-George	W. Crawford	7 juin 1894	25 do	43 23
Port-Greville	Geo. Hatfield	17 fév. 1893	25 do	
Port-Hood	V. A. McDougald	17 mai 1892	25 do	142 43
Port-Lorne	Samuel Beardsley	25 août 1888	25 do	42 70
Rivière au Saumon	J. M. Deveau	25 nov. 1890	25 do	
Saulniersville	John T. Saulnier	25 août 1888	25 do	30 28
Ile Tancook	Amos Hubler	28 fév. 1893	25 do	
Tracadie	J. M. Hall	6 nov. 1888	25 do	
Tusket-Wedge	Jas. Cothreau	16 fév. 1889	25 do	
Victoria	William Brown	11 do 1889	25 do	4 24
Wallace	Don McKenzie	16 déc. 1892	25 do	
Pubnico-Ouest	N. A. D'Entremont	9 avril 1890	25 do	
Riv. de l'Ouest, h. de Sheet	Malcolm McFarlane	3 sept. 1889	25 do	10 24
Pointe-Blanche	Elisha West	9 janv. 1889	25 do	
Nouveau-Brunswick.				
Bouctouche	J. J. LeBlanc	2 mai 1892	25 do	6 82
Campbellton	Alfred J. Venner	10 juin 1893	25 do	98 03
Cap Tourmentine	Wm. B. Welsh	28 avril 1894	25 do	76 26
Clifton, Stonehaven	J. W. Dealey	13 mai 1893	25 do	
Dalhousie	W. J. Smith	27 juin 1891	25 do	291 63
Cap Hopewell	Wm. Hamilton	9 avril 1890	25 do	39 03
Quaco	W. H. Rourke	15 juill. 1892	25 do	
Sint-Louis	E. Comeau	2 mai 1893	25 do	
Ile du Prince-Édouard.				
Annandale	James Taylor	2 juill. 1885	25 do	58 89
Bay-View	Joseph Harrington	2 oct. 1885	25 do	9 42

RELEVÉ des quais, etc.—*Fin.*

Localité.	Gardien de quai.	Quand nommé.	Rémunération allouée.	Montant déposé au crédit du receveur général.
Ile du P.-Edouard.—Fin.				$ c.
Belfast	Thos. McLennan	21 juillet 1890.	25 p. 100 des perceptions..	81 92
Quai Brush	Levi R. Ings	18 sept. 1885.	25 do ..	115 37
Anse de Campbell	Angus McIntyre	17 oct. 1888.	25 do ..	
Pointe de la Chapelle	Ronald McCormack.	18 sept. 1885.	25 do ..	20 66
Pointe de la Chine	W. S. N. Crane	18 do 1885.	25 do ..	28 88
Clifton	Wm. McKay	22 do 1886.	25 do ..	8 09
Crapaud et jetée de Victoria	James Day	12 mai 1890.	25 do ..	102 49
Georgetown	James Bourke	2 juill. 1885.	25 do ..	20 33
Quai d Hickey	R. Webster	31 do 1891.	25 do ..	4 50
Higgin's-Shore	G. G. Henry	9 nov. 1891.	25 do ..	
Pointe de Hurd	R. Robblee	6 oct. 1888.	25 do ..	37 73
Kier's-Shore	James Crowley	28 avril 1894.	25 do ..	57 11
Lambert	Angus McQueen	24 oct. 1891.	25 do ..	
Pointe Lewis	Jos. A. Macdonald.	15 avril 1891.	25 do ..	51 75
Ile McGee	Norman Gallant	9 nov. 1891.	25 do ..	
Rivière au Vison	B. Clow	30 juin 1891.	25 do ..	
Havre Murray-Sud	R. Murley	25 août 1891.	25 do ..	18 40
Crique des Neuf-milles	Edward Harrington.	29 oct. 1885.	25 do ..	
Cardigan-Nord	Donald McIntyre	2 juillet 1885.	25 do ..	34 08
Pinette	Aucun		25 do ..	
Pownal	Alex. McRae	2 oct. 1885.	25 do ..	32 16
Baie Saint-Paul	C. H. Lewellin	2 juillet 1885.	25 do ..	22 00
Souris	B. McEachern	3 juin 1884.	25 do ..	
Rustico-Sud, pont du Banc d'Huîtres	Joseph Doucette	2 oct. 1885.	25 do ..	36 00
Stevens et Montague	Angus McQueen	24 do 1891.	25 do ..	89 06
Rivière de l'Esturgeon	Bernard Kearney	18 sept. 1885.	25 do ..	36 00
Rivière Tignish	Geo. Conroy	2 oct. 1891.	25 do ..	113 03
Rivière Vernon	J. G. McKenzie	19 do 1885.	25 do ..	89 47
Ile Boisée	M. H. McMillan	16 mai 1889.	25 do ..	

RÉCAPITULATION.

		$ c.
Ontario		1,210 66
Québec		2,323 54
Nouvelle-Ecosse		4,191 56
Nouveau-Brunswick		511 77
Ile du Prince-Edouard		1,057 31
Total des droits de quai perçus		9,294 84
A AJOUTER—Reçu par les capitaines de ports suivants, en sus de la rémunération allouée :—		
Capitaine de port—Fort-William, Ont	$ 20 00	
do Port-Arthur, Ont	2 50	
do Saint-Jean, Qué	47 00	
do Cap-Canso, N.-E		
do Jetée Internationale, N.-E		
do South-Bar, N.-E		
do Yarmouth, N.-E		
do Chatham, N.-B	14 00	
do Nanaïmo, C.-B	15 00	
do Vancouver, C.-B	60 50	
		159 00
Revenu total des quais et havres		9,453 84

Ce relevé ne montre que le montant perçu par le département et placé au crédit du receveur général jusqu'au 30 juin 1894.

ANNEXE N° 8.

SERVICE DES SIGNAUX, CANADA.

BUREAU DU SURINTENDANT, QUÉBEC, 17 novembre 1894.

Le sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'inclure le rapport annuel et les annexes A, B et C, pour l'exercice finissant le 30 juin 1894.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. J. McHUGH.

QUÉBEC, 30 septembre 1893.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport ci-après sur ce service pour l'exercice clos le 30 juin 1894.

Comme les années précédentes, il a été envoyé du bas du fleuve et du golfe Saint-Laurent, des rapports donnant la température, le vent, la condition et le mouvement de la glace pendant les mois d'hiver et du printemps, ainsi que le signalement des navires remontant et descendant.

L'hiver de 1893–94 fut aussi remarquable, par la grande quantité ainsi que par l'époque prématurée de la tombée de la neige et de la formation de la glace, que les deux hivers passés le furent par l'exemption de toute glace. La glace s'est formée rapidement et ferma tous les havres, qui restèrent ouverts durant l'hiver de 1892–93.

La glace que rencontrèrent les steamers remontant le fleuve se trouvait en dehors et en dedans du golfe, sur une étendue de 100 milles à l'ouest des Rochers aux Oiseaux, et au nord dans la direction de l'île Sainte-Marie jusqu'aux côtes du Labrador, comme on le verra dans l'annexe A.

La côte ouest de Terreneuve et le détroit de Belle-Isle furent fermés à la navigation durant tout l'hiver par une glace épaisse.

Le détroit de Canso fut fermé le 9 janvier et rouvert le 28 avril. En 1893 il fut fermé le 8 janvier et libre le 22 avril.

La baie ou havre de Pleasance, îles de la Madeleine, fut ouvert à la navigation le 27 avril.

Le havre de Sydney, qui fut navigable tout l'hiver de 1892–93, resta fermé cette année du 2 février au 26 avril.

Au port Mulgrave, détroit de Canso, la condition des glaces dans le détroit est, dit-on, la même que pendant les deux dernières saisons, à Halifax N.-E., Victoria, N.-E., et Charlottetown, I. P.-E., jusqu'à la fermature de la saison de la navigation.

La station de quarantaine de la Grosse-Ile signala comme en 1892 tous les vaisseaux transatlantiques; les personnes intéressées dans la marine marchande apprécient beaucoup ce service. Ces rapports sont envoyés au département par la ligne de télégraphie du gouvernement à Québec.

Du 1er au 20 avril trois rapports par semaine furent obtenus et transmis aux chambres de commerce de Montréal, Saint-Jean, N.-B., Québec, et Halifax, N.-E., ainsi qu'à la presse de Montréal et de Québec, à l'agent du ministère, à Québec, à l'agent de la douane et de l'immigration, aux agents des lignes transatlantiques, aux pilotes faisant le service en aval et en amont de Québec, et à MM. H. Fry et Cie, agents des Lloyds, à Québec.

A partir du 21 avril, des rapports furent reçus et transmis, comme je viens de le dire. La *News Room* à Sydney-Nord reçoit aussi des rapports pendant la saison de la navigation. En outre, on envoie au médecin de la quarantaine, à Rimouski, le signalement des vapeurs de la malle, le nom de la station et l'heure de leur passage quand ils sont signalés pour la première fois.

Le surintendant en chef du service de la quarantaine à la Grosse Ile reçoit des détails sur la température, le vent et le signalement de tous les transatlantiques ou des vaisseaux étrangers.

Enfin, il est transmis à la Pointe-aux-Esquimaux, pour la gouverne de la flotte de pêche, des renseignements sur le vent, la température et la glace dans les environs d'Anticosti, de îles de la Madeleine, de Meat-Cove, C.-B., de l'île Saint-Paul et du Cap-Ray, Terreneuve.

C'est la troisième saison où il n'a pas été vu de glace dans le voisinage de Saint-Pierre Miquelon.

Le bureau ici a fourni aux agents d'Anticosti, des îles de la Madeleine, de Meat-Cove, C.-B., de l'île Saint-Paul, du Cay-Ray, Terreneuve, de la Pointe-Basse, de Sydney-Nord, à partir du 18 avril, et à ceux du Cap-Race, à compter du 13 avril, de complets renseignements sur le vent, la température et le mouvement et l'état de la glace dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pour la gouverne des navires qui auraient pu le demander.

NAVIGATION.

4 mars.—Ile Saint-Paul, clair, calme, glace épaisse partout. Arr. ce matin du ss. *Algerine*.

19 mars.—Deux goélettes arrivées au quai de Rimouski de Bersimis, continuent et arrivent à Québec le 21 mars.

25 mars.—Goélette *Salmon Queen* arrivée de la Malbaie.

14 avril.—Ss. *Constance* quitte Québec pour le bas.

17 avril.—La goélette des pilotes n° 1 quitte ses quartiers d'hiver. Les remorqueurs *Florence*, *C. W. Jones* et *Relief* commencent les opérations de la saison. Goélette *Chauveau*, de Pentecôte, arrive de Manicouagan.

18 avril.—Le paquebot *Polino* part pour Saint-Jean de Terreneuve.

19 avril.—Un bateau à vapeur à deux mâts passe à l'île Saint-Paul.

20 avril.—Le remorqueur *Challenger* part pour la Grosse-Ile avec le personnel de la quarantaine.

23 avril.—Le bâtiment à vapeur *Premier*, venant des Indes occidentales et chargé de fruits pour Montréal, est entré dans le golfe, jusqu'à 20 milles du Rocher aux Oiseaux. Il rencontra un champ de glace se répandant dans toutes les directions. Le navire, après avoir suivi le côté est de la glace, a passé la pointe Heath et s'est rendu jusqu'à Meccatina et la côte du Labrador, mais trouvant le passage fermé a rebroussé chemin et s'est rendu à Halifax à la date citée.

1893—20 novembre.—Le paquebot *Vancouver*, en destination de Liverpool, part avec les malles.

1893—24 novembre.—Le *State of Alabama*, en destination de l'Angleterre, est le dernier navire quittant le Canada, ainsi que le vapeur *Louisburg*, en destination de Sydney, Cap-Breton.

1893—30 novembre.—Le paquebot *Polino*, commandé par le capitaine Lachance, arrive de Terreneuve.

5 décembre.—Le vapeur *Constance* arrive du bas du fleuve, après avoir rencontré beaucoup de glace.

1894—25 avril.—Le navire à vapeur *Phœnix*, commandé par le capitaine Pick, venant de Messine, en destination de Montréal, fait rapport à son arrivée qu'il a rencontré de la glace à 25 milles à l'ouest du cap Ray, et que cette glace l'a complètement entouré jusqu'à l'île d'Anticosti, où il est arrivé le 22 avril.

23 avril.—Chemin libre sur un parcours de 100 milles jusqu'à la pointe des Monts. Le navire continue sa course vers Québec sans rencontrer d'autres glaces.

1894—1er mai.—Le paquebot *Sardinian*, capitaine Moore, est le premier paquebot arrivé de Liverpool, le 19 avril.

1894—8 mai.—Le premier voilier transatlantique *Ship Hooding*, capitaine Larsen, parti le 7 avril de Moss, Norvège, est arrivé. Le premier vaisseau était arrivé le 5 de mai en 1893.

RAPPORTS DES CAPITAINES.

1er mai.—Arrivée du vapeur *Lake Ontario* venant de Liverpool, 2 avril, après avoir rencontré de grands champs de glace autour du Rocher aux Oiseaux. Pas de glaces sur le restant de sa course.

1er mai.—Le bâtiment à vapeur *Dominion*, commandé par le capitaine Cross et venant de Bristol, rencontre 13 montagnes de glaces à l'est du cap Race et des banquises à partir de 25 milles à l'est du cap jusqu'à 10 à l'ouest. Rendu à 25 milles N.N.O. du Rocher aux Oiseaux le navire passa à travers les débris d'une banquise sur un parcours de 20 milles.

1er mai.—Le vapeur *Pickhuben*, commandé par le capitaine Splerdt, de Hambourg, 18 avril, passa le cap Ray par une tempête de neige, et traversa de grands champs de glaces au large du Rocher aux Oiseaux sur une étendue de 100 milles.

2 mai.—Le vapeur *Toronto*, parti de Liverpool le 19 avril, rencontre des montagnes de glaces à l'est du cap Race, puis traverse sur un parcours de 20 milles de la glace épaisse aux environs du Rocher aux Oiseaux.

PÊCHE AU LOUP-MARIN.

Un essai nouveau dans cette ligne a été fait par une maison commerciale de Halifax. Cette maison a acheté le bâtiment à vapeur *Newfoundland*, lequel est parti du port de Halifax le 1er mars et est passé au Cap Nord, Cap-Breton, se rendant sur les lieux de pêche.

13 mars, 14 goélettes ayant en moyenne un équipage de 10 hommes chacune sont parties de la Pointe-aux Esquimaux pour le golfe et le détroit de Belle-Isle, et sont revenues avec les produits de pêche suivants :—

Goélette *Eugénie*, 800 loups marins, gros.
" *Emilia*, 630.
" *Labrador*, aucun.
" *H. B.*, 820.
" *Java*, aucun.
" *Acara*, aucun.
" *Stella Marie*, 150.
" *Ste. Anne*, 800.
" *Phœnix*, 12.
" *Gleaner*, aucun.
" *Pioneer*, aucun.
" *D. Cronan*, 750.
" *C. M. G. P.*, 15.
" *Marguerite*, aucun.

Dix goélettes ont quitté les îles de la Madeleine avec un équipage de 12 hommes chacune, et sont revenues avec le résultat suivant:—

Goélette *Wilhome.*
" *Albert.*
" *Marie Enesie.*
" *Richard B.*
" *Goldhunter.*
" *Lion.*
" *Canadian*, 1,000.
" *Lady Adele*, 1,000.
" *Mary Jane.*
" *Mary Joseph.*

Les deux goélettes suivantes vendirent leurs produits aux îles de la Madeleine.

Goélette *Evelyn*, 800 loups marins, gros.
" *Una*, 1,100.
26 mars; 200 tués à Grosse-Ile, îles de la Madeleine.
2 avril; bâtiment à vapeur *Panther* au cap Ray, Terreneuve, 22,000.
7 avril; île Saint-Paul, un troupeau au large.
7 avril; 5,500 jeunes tués à l'île Bryon.
10 avril; 200 tués dans le havre de Necil, îles de la Madeleine.

Respectueusement soumis,

G. H. McHUGH,

Inspecteur du service des signaux.

ANNEXE A.

Rapport sur la glace, etc., dans le détroit de Belle-Isle et sur la côte ouest de Terreneuve, d'après les notes des agents du ministère à Belle-Isle, Cap-Bauld, Cap-Norman, Forteau, Ile Greenley et Pointe-Riche, Terreneuve, depuis juillet 1893 jusqu'à juin 1894.

BELLE-ISLE.

3 décembre.—Première apparence de la glace; en 1892 la première glace solide s'est formée le 23 décembre. Le dernier navire pour la mer a passé en vue le 12 novembre. En 1892 la chose était arrivée le 22 novembre. Un vapeur a passé le 26 se dirigeant vers le sud, probablement un charbonnier venant des mines de Green-Bay et se dirigeant vers Sydney. Il n'y a eu ni neige ni température froide en novembre. On peut dire que l'hiver a commencé le 13 décembre; la glace se forma dans l'eau calme tout le mois durant, avec un vent E.S.E., laissant passage à travers la glace. Il n'a pas été difficile de naviguer. On eut des coups de vent dans la dernière partie du mois, parcourant de 50 à 70 milles à l'heure, d'après l'anémomètre.

On n'a pas vu de banquises en novembre où décembre, de la brume assez fréquemment et peu de neige, dont la première tombée arriva le 28 décembre.

Janvier.—Une grande étendue de glace se forma durant ce mois dans les détroits vers le nord, mais un bon vent E.S.-E. souffla durant presque tout le mois, grâce auquel les vaisseaux ont trouvé moyen de passer.

Une légère brume, comparativement aux autres années. Elle parut les 9, 11 et 13 seulement.

On n'a pas remarqué de banquises durant ce mois.

Février.—Le mois de février fut froid et orageux, et il y eut de fréquentes tombées de neige. Les 7, 8 et 9, la neige tomba et s'amoncela en bancs de 20 pieds. La glace se forma durant tout le mois, laissant passage toutefois vers l'est. Jusqu'au 23 les navires pouvaient passer soit au nord ou au sud, selon la direction du vent. Un vent frais a été plusieurs fois signalé, mais la glace était épaisse et il n'a pas réussi à la casser. On n'a pas eu de glace ou de neige venant du nord. A cause de la froide température, la glace ne s'est pas brisée.

Quelques troupeaux de phoques ont été vus gagnant le nord le 28 et le 29.

Mars.—Durant la première partie du mois la température a été douce et agréable. La glace des détroits gagna la mer, celle de plusieurs lacs environnant de même; de sorte que les navires eurent toute chance de passer. Après le 14 le temps se mit au froid et à l'orage, et demeura ainsi jusqu'à la fin du mois. Le premier jour du printemps, qui se trouvait le 23, le thermomètre marquait 5° au-dessous de zéro. Il y eut beaucoup de jeunes phoques les 13 et 14, mais ils gagnaient le sud, poussés par les vents du nord. On n'a pas remarqué autant de bateaux de pêche au phoque que durant les années précédentes. Aucune banquise.

Avril.—Durant la première partie du mois les détroits furent presque exempts de glace, à l'exception de ceux du sud. Le 7, une grande étendue de glace gagna le détroit, l'obstruant complètement. Nombre de banquises, quelques-unes, immenses, éaient poussées dans la mer dans la direction du sud—bon nombre de petites se dirigèrent vers les détroits. Les détroits restèrent bloqués durant tout le mois. Le 2 un vapeur pêcheur du golfe descendit venant de l'ouest et ouest-sud-ouest. Le 13 un steamer est entré bien avant dans les détroits et essaya de se diriger vers l'est sans le pouvoir. Le 22, deux steamers de la flotte du nord s'avancèrent jusqu'au bord de la glace, s'étendant sur 10 milles, mais n'ont pu entrer. La neige est tombée le 21 seulement.

Mai.—Ce mois fut orageux, nous avons eu des vents du S.-E. au N. qui permirent aux glaces de bloquer les détroits et de demeurer stationnaires durant la dernière partie du mois. On pouvait voir l'eau par-dessus, mais cette eau n'a pas travaillé la glace, vu que celle-ci se trouvait resserrée dans la direction de l'ouest. On n'a vu ni vaisseaux, ni phoques, ni rien de vivant durant ce mois. Les canards ou autres oiseaux ne sont pas venus dans cette île cette année, comme vers la même date les années précédentes. Glace et brume tous les deux jours.

Juin.—La première partie du mois, comme celle du mois de mai, mais plus de brouillard, et de la pluie accompagnée de tonnerre et d'éclairs le 23. Une tempête de neige le 12. Le vent vira à l'ouest et chassa la glace au sud, où elle demeura en bloc. Le 12 juin le steamer "———", sous le commandement du capitaine Clanford, est arrivé; il a l'habitude d'arriver le 25 mai.

13 juin.—Le commandant Curzon du steamer de Sa Majesté *Cleopatra*, vint voir s'il ne pourrait sortir son navire des glaces. Ce navire fut de bonne heure dans les glaces, au large de Port-Riche, Terreneuve, et demeura là ; le navire était dans une position dangereuse. On a fourni un rapport au commandant et on lui a montré le chemin ; le vaisseau, gagnant le S.-E., a pu sortir des glaces.

18 juin.—Le capitaine Thomas Gunn, de la goélette *Beulah*, Baie-Verte, arrivé à la station de pêche, au havre de l'îlet aux Alouettes, rapporte qu'il a quitté la baie Verte le 18 mai et trouvé le chemin obstrué par la glace. Le steamer de la malle fut bloqué au cap Jean durant 2 semaines par un champ de glace au sud du Cap Bauld. Il dit aussi que 100,000 phoques furent tués sur la côte de la baie Verte.

27 juin.—Brouillards accompagnés de grains. Un steamer de la ligne Dominion et un autre passèrent à l'ouest, et 40 goélettes de pêche au nord.

29 juin.—Steamer *Panther* et 150 goélettes sont passés au nord.

BANQUISES.

1er février,	2,	vers l'est.	1er mai,	126,	vers le sud et S.-E.
3 "	3	"	5 "	113	"
7 "	4	"	9 "	146	"
11 "	6	"	12 "	142	"
14 "	3	"	15 "	78	"
1er mars,	10	"	18 "	86	"
6 "	8	"	1er juin	289	"
9 "	6	"	4 "	368	"
20 "	4	"	5 "	275	"
24 "	10	"	9 "	199	"
29 "	10,	vers le sud-est.	11 "	246	"
2 avril,	43	"	14 "	250	"
5 "	40	"	16 "	163	"
7 "	37	"	18 "	187,	vers le S. S.-E.
15 "	63,	vers le sud et S.-E.	20 "	129	"
17 "	69	"	23 "	87	"
20 "	74	"	25 "	69	"
24 "	163	"	27 "	113	"
26 "	178	"	29 "	121	"

CAP BAULD, TERRENEUVE.

Comme je le dis dans mes rapports antérieurs, la distance entre ce cap et Belle-Isle n'étant que de 14 milles, les observations au sujet du temps, du vent, etc., varient peu.

Pas de phoques tués sur la rive, quoique des milliers aient été vus sur la glace.

CAP NORMAN.

19 octobre.—Première tombée de neige, accompagnée d'une légère gelée, vent du nord.

15 décembre.—La première glace sur le long de la côte. La neige est tombée durant 14 jours de ce mois. Du 15 du courant au 15 de juin le détroit est resté solidement fermé par la glace. Il a neigé, durant ce temps, 79 jours.

16 mars.—400 jeunes phoques sont venus à terre ici. Ils sont nombreux sur les glaces et s'en vont vers l'ouest.

BANQUISES.

1893.—Août, 23 vues tous les jours (en moyenne).	1894.—24 mai, 45 vers le nord et l'est.
" Septembre, 6 "	" 25 " 45 "
" Octobre, 4 "	" 26 " 36 "
" Novembre, 2 "	" 27 " 35 "
" Décembre, 2 "	" 28 " 40 "
1894.—1er au 15 mai, 3.	" 29 " 45 "
" 21 " 44, vers le nord et l'est.	" 30 " 83 "
" 22 " 44 "	" 31 " 82 "
" 23 " 45 "	Du 1er au 31 juin, 64 vues en moyenne, une fois par jour.

POINTE AMOUR—CÔTE DU LABRADOR.

Se trouvant presque à la même latitude que le cap Norman, les observations relatives à la température, au vent, etc., sont presque identiques.

12 mars.—Un troupeau de jeunes et de vieux loups marins, d'à peu près mille, sur la glace, en mouvement.

14 mars.—Un bâtiment à vapeur, de pêche, entraîné par la glace à la dérive.

19 mars.—Un bâtiment à vapeur, de pêche, tue et embarque des loups marins ici.

11 avril.—Un bâtiment pêcheur, pris par la glace, dérive dans la direction de l'est.

16 mai.—Quelques loups marins, pris dans les rets.

17 juin.—Première morue prise; chevreuils abondant.

BANQUISES.

Depuis le 17 mai jusqu'au trente juin il en passe en moyenne 10 par jour.

ILE GREELY—CÔTE DU LABRADOR.

18 octobre 1893.—Première neige du nord. Le vent N.-E. règne pendant ce mois.

Novembre.—Vents du N.-E. et du S.-E. accompagnés de neige, de grésil et de pluies pendant plusieurs jours.

16 décembre.—Première glace le long du rivage. A partir de cette date jusqu'au 13 juin 1894, le détroit et le golfe ont été couverts de glace solide et flottantes.

Le vent d'est a régné tout l'hiver et jusque vers la fin de mai, alors qu'il a pris une direction O., N. et S.-E.

13 juin.—Premier bâtiment à vapeur en vue.

BANQUISES.

1893, 26 juillet.—3 en vue à 2 milles; 9 et 13 août, 2 en vue à 3 milles; 4 et 13 septembre, 1 en vue à 2 milles.

POINTE-RICHE, TERRENEUVE.

1893, 18 octobre.—Première apparence de neige; le 19 il y a de la gelée.

25 décembre.—Première glace le long de la côte.

1894, 4 janvier au 16 mai.—Glace épaisse à perte de vue. Les vents gardent la direction N.-E. à S., sauf qnelques brises de l'ouest tout l'hiver.

1894, 16 mars.—Un bateau-pêcheur dans les glaces à 10 milles, à l'ouest, au large d'ici. Les loups marins sont en grand nombre sur la glace, mais on ne peut les chasser, la glace étant trop mince pour s'y aventurer.

29 mars.—Bâtiments pêcheurs tuant et prenant des loups marins.

3 et 4 avril.—Environ 600 loups marins tués ici.

2 mai.—Un brick français arrivé aujourd'hui.

Du 11 au 15 juin.—Des champs de glace à 6 milles d'ici.

CAP-RACE, TERRENEUVE.

BANQUISES.

30 avril.—Temps clair, vent du nord. 6 banquises dispersées au sud et au sud-est. Pas de champs de glace.

2 mai.—Clair et calme; glace près de la côte; 7 banquises en vue.

Respectueusement soumis,

H. J. McHUGH,
Inspecteur, service des signaux.

ANNEXE

POSTES DE TÉLÉGRAPHE, DE SÉMAPHORES ET DE

FLEUVE ET GOLFE

RIVE SUD DU FLEUVE

	Postes des signaux.	Bureaux de télégraphe	Phares.	Poste de pavillons.	Poste de sémaphore.	Milles marins de Québec.	Compagnie de télégraphe faisant le service.
1	L'Islet	Bur. de tél.	....	Pavil.	....	41	Great North-western Co....
2	Rivière-du-Loup	do	Phare	do	....	95	do
3	Pointe-au-Père	do	do	do	....	157	do
4	Petit-Métis	do	do	do	....	197	do
5	Matane	do	do	do	....	....	do
6	Cap-Chatte	do	do	do	....	230	do
7	Rivière-Martin	do	do	do	....	255	do
8	Cap-Madeleine	do	do	do	....	288	do
9	Pte-de-la-Renommée	do	do	do	....	318	do
10	Cap-Rosier	do	do	do	....	339	do
	RIVE NORD DU FLEUVE						
11	Port-Neuf	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	145	Gouv. féd. et G.N.W. Co..
12	Manicouagan	do	....	do	....	187	do do
13	Pointe-des-Monts	do	Phare	do	....	224	do do
	COTE DE						
14	Cap-Désespoir	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	372	Great North-western Co....
15	Pointe-au-Maquereau	do	do	do	....	394	do
	COTE DU						
16	Pointe-Escuminac	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	450	Gouv. féd. et G.N.W. Co..
	ILE						
17	Pointe Ouest	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	328	Gouv. féd. et G.N.W. Co..
18	Pointe Sud-Ouest	do	do	do	....	358	do do
19	Pointe Sud	do	do	do	....	408	do do
20	Pointe Heath	do	do	do	....	428	do do
	ILES DE LA						
21	Grosse-Isle	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	467	G. féd., W.U. et G.N.W. Co.
22	Ile Amherst	do	do	do	....	471	do do
	CAP-BRETON,						
23	Meat-Cove	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	529	G. féd., W.U. et G.N.W. Co.
24	Pointe-Basse	do	do	do	Sémaphore..	575	do do
	ILE SAINT-						
25	Poste principal	Téléphone	Phare	Pavil.	....	528	G. féd., W.U. et G.N.W. Co.
	TERRE						
26	Cap-Ray	Bur. de tél.	Phare	Pavil.	....	542	G. féd., Anglo-Amér. Cable Co., W.U. et G.N.W. Co...

B.

SIGNAUX, MINISTÈRE DE LA MARINE, CANADA.

SAINT-LAURENT.

SAINT-LAURENT.

Taux par 10 mots et mots additionnels.	Date où le poste a été établi.	Nom de l'agent.	Bureau de poste.	Comté.	Province.	Sal. annuel payé par le ministère de la mar.
25c. et 1c..	28 oct. '79..	Mme J. B. E. Fortin...	L'Islet..................	L'Islet..........	Qué ..	$50
do ..	16 nov. '81..	L. T. Piuze............	Rivière-du-Loup (en bas).	Tèmiscouata.. ..	do ..	50
do ..	22 nov. '79..	John McWilliams	Pointe-au-Père..........	Rimouski	do ..	50
do ..	17 nov. '79..	Jules Martin.	Petit-Métis.............	do	do ..	50
do ..	5 nov. '79..	P. Desjardins..........	Matane..................	do	do ..	50
do ..	19 sept. '79..	Treflé Côté.............	Cap-Chatte	Gaspé..	do ..	50
do ..	23 sept. '79..	Jean Gauthier..........	Rivière-Martin..........	do	do ..	50
do ..	9 oct. '79..	J. F. Sasseville.........	Cap-Madeleine.	do	do ..	50
do ..	14 oct. '80..	James Ascah........ ...	Rivière-au-Renard	do	do ..	50
do ..	20 oct. '79..	E. Costin..............	Cap-Rosier....	do	do ..	50
SAINT-LAURENT.						
40c. et 2c..	1er juin '83..	Dorelas Tremblay......	Portneuf (en bas)..	Saguenay.......	Qué ..	$50
do ..	15 août '83..	A. Lausier.............	Manicouagan............	do	do ..	
do ..	19 oct. '83..	V. Faffard.............	Pointe-des-Monts........	do	do ..	50
GASPÉ.						
25c. et 1c..	17 juin '80..	James Beck............	Cap-Désespoir..........	Gaspé..	Qué ..	$50
do ..	22 mai '80..	Auguste Bertrand..	Port-Daniel............	do	do ..	50
NOUVEAU-BRUNSWICK.						
40c. et 2c..	2 juill. '85..	K. McLennan..........	Pointe-Escuminac......	Northumberland	N.-B..	
D'ANTICOSTI.						
75c. et 6c..	1er oct. '81..	Auguste Malouin.......	Ile d'Anticosti *via* Gaspé.	Gaspé..	Qué ..	
do ..	18 oct. '80..	E. Pope................	do .	do	do ..	
do ..	27 juill. '81..	Alphonse Nadeau.......	do .	do	do ..	
do ..	20 juill. '81..	Z. Gagné...............	do .	do	do ..	
MADELEINE.						
$1.00 et 8c.	17 août '80..	A. Le Bourdais.........	Ile de la Mad. *via* Pictou	Gaspé..	Qué ..	
do ..	11 juin '81..	William Cormier.......	do N.-B..	do	do ..	
NOUVELLE-ECOSSE.						
55c. et 3c..	7 nov. '81..	A. R. MacDonald......	Meat-Cove, C.-B........	Victoria........	N.-E.	
30c. et 2c..	1er août '81..	J. G. Peters...........	Pointe-Basse, C.-B.......	Inverness	do ..	$50
PAUL.						
80c. et 5c..	1890........	S. C. Campbell.........	Sydney-Nord, C..B.....	Victoria........	N.-E.	
NEUVE.						
$1.05 et 10c	3 nov. '82..	E. R. Rennie..........	Cap-Ray.	Terreneuve......	Terre-neuve	$50

H. J. McHUGH, *inspecteur, service des signaux.*

ANNEXE C.

OBSERVATIONS thermométriques prises à Belle-Isle depuis le mois de décembre 1893 jusqu'au 30 juin 1894.

Date.	Degrés.	Date.	Degrés.	Date.	Degrés.	Date.	Degrés.
1893.		1894.		1894.		1894.	
1er déc.	34	21 janv.	27	16 mars	23	9 mai	39
2 do	34	22 do	34	17 do	16	10 do	37
3 do	11	23 do	9	18 do	17	11 do	36
4 do	38	24 do	2	19 do	26	12 do	38
5 do	16	25 do	34	20 do	18	13 do	37
6 do	22	26 do	—15	21 do	15	14 do	38
7 do	23	27 do	10	22 do	— 5	15 do	35
8 do	15	28 do	— 1	23 do	— 5	16 do	37
9 do	5	29 do	— 8	24 do	23	17 do	39
10 do	15	30 do	10	25 do	26	18 do	35
11 do	20	31 do	22	26 do	27	19 do	39
12 do	22	1er fév.	13	27 do	20	20 do	39
13 do	—14	2 do	8	28 do	18	21 do	43
14 do	—18	3 do	10	29 do	21	22 do	36
15 do	— 6	4 do	—20	30 do	27	23 do	34
16 do	18	5 do	— 1	31 do	19	24 do	35
17 do	29	6 do	9	1er avril	27	25 do	34
18 do	27	7 do	21	2 do	20	26 do	40
19 do	16	8 do	8	3 do	23	27 do	39
20 do	20	9 do	10	4 do	15	28 do	41
21 do	15	10 do	— 5	5 do	21	29 do	37
22 do	— 7	11 do	12	6 do	23	30 do	38
23 do	10	12 do	—15	7 do	29	31 do	37
24 do	— 6	13 do	—20	8 do	27	1er juin.	37
25 do	10	14 do	—15	9 do	29	2 do	35
26 do	— 5	15 do	10	10 do	26	3 do	47
27 do	— 8	16 do	19	11 do	28	4 do	48
28 do	21	17 do	—10	12 do	27	5 do	43
29 do	30	18 do	15	13 do	29	6 do	35
30 do	20	19 do	22	14 do	30	7 do	35
31 do	—10	20 do	24	15 do	29	8 do	32
		21 do	— 5	16 do	32	9 do	40
1894.		22 do	10	17 do	29	10 do	39
		23 do	15	18 do	30	11 do	39
1er janv.	15	24 do	—15	19 do	33	12 do	43
2 do	—10	25 do	—21	20 do	31	13 do	46
3 do	— 7	26 do	— 8	21 do	32	14 do	48
4 do	10	27 do	— 8	22 do	32	15 do	46
5 do	12	28 do	— 1	23 do	34	16 do	48
6 do	— 5	1er mars	15	24 do	34	17 do	47
7 do	— 9	2 do	29	25 do	33	18 do	49
8 do	—11	3 do	25	26 do	28	19 do	46
9 do	— 3	4 do	26	27 do	33	20 do	49
10 do	— 5	5 do	30	28 do	28	21 do	49
11 do	13	6 do	32	29 do	22	22 do	47
12 do	21	7 do	34	30 do	33	23 do	43
13 do	—20	8 do	26	1er mai	34	24 do	41
14 do	25	9 do	23	2 do	35	25 do	47
15 do	27	10 do	24	3 do	38	26 do	46
16 do	24	11 do	28	4 do	35	27 do	45
17 do	— 9	12 do	34	5 do	34	28 do	43
18 do	15	13 do	30	6 do	34	29 do	49
19 do	25	14 do	27	7 do	30	30 do	51
20 do	— 1	15 do	29	8 do	33		

Plus basse température, 1893, 14 décembre ; plus haute, 4 décembre. Plus basse température, 1894, 13 janvier ; plus haute, 22 et 25 janvier. Plus basse température, 25 février ; plus haute, 20 février. Plus basse température, 22 et 23 mars ; plus basse, 7 et 12 mars. Plus basse température, 4 avril ; plus haute, 23 et 24 avril ; Plus basse température, 7 mai ; plus haute, 21 mai. Plus basse température, 8 juin ; plus haute, 30 juin.

Ce signe (—) devant les chiffres indique au-dessous de zéro.

(Signé) MICHAEL COLTON,
Gardien de phare.

Respectueusement soumis,

H. J. McHUGH,
Inspecteur, service des signaux.

ANNEXE N° 9.

PIGEONS VOYAGEURS.

De la Citadelle, Halifax, N.-E., 26 décembre 1894.

Monsieur,—(1) Vu les grandes pertes durant l'élevage de 1893 et les recommandations du général Cameron dans sa lettre du 29-3-94, transmise par le sous-ministre, 27-4-94,—il n'y a pas eu d'entraînement durant 1894, les oiseaux ont été laissés à élever jusqu'à ce qu'un nombre suffisant d'oiseaux assez âgés fut prêt.

(2) Les résultats sont comme suit:—

Oiseaux dans le pigeonnier, janvier 1894	14
Donnés par le général Cameron	26
Reçus (en échange) de M. Price	5
Nés au pigeonnier, 1894	69
Total, dans le pigeonnier, 1894	114

Les pertes sont les suivantes :—

Morts jeunes	15
Morts du bouton	12
Morts des crampes	1
Egarés durant l'élevage	4
Postés à l'île de Sable	2
Présentés en échange à M. Price	5
Pertes totales durant 1894	39
Ce qui reste d'oiseaux le 26-12-1894	75

(3) Le soldat Weaver, du régiment du Roi, sous la surveillance du sergent Mulholland, prend bien soin des pigeons. Il reçoit $6.00 par mois, tandis que le sergent Mulholland donne ses services gratis, ce qui n'est pas un bon arrangement.

Le sergent Mulholland retournera probablement en Angleterre au printemps et je désire beaucoup que l'on pourvoie à une rémunération pour le surintendant, car pour être bien faite la surveillance exige plus de travail que l'on a droit d'attendre d'un service volontaire; à moins que l'on ne pourvoie à un salaire, il est pratiquement impossible de tenir quelqu'un responsable.

(4) On a étudié la question d'avoir un pigeonnier permanent à la citadelle. En attendant, la hutte actuelle suffira pour le printemps et l'été de 1895, vu que l'on a adapté une somme de $25 pour réparations urgentes.

L'expérience acquise en 1895 rendra probablement légitime une dépense additionnelle.

(5) A l'occasion d'une visite récente à l'île de Sable, j'ai emprunté du surintendant les copies de ses observations météorologiques prises pour les quelques années passées. Le sergent Mulholland en a fait des extraits, afin de les comparer avec les registres de Halifax pour les journées correspondantes. De cette manière on arrive à établir le nombre de jours pendant l'année où la correspondance par pigeons voyageurs peut se faire entre l'île de Sable et Halifax. On est porté à croire que cette correspondance est rendue impossible par suite de brouillards, de

pluies et de forts vents de l'ouest; que les vents du nord de même que les vents du sud sont aussi un obstacle à moins d'être légers; que les vents de l'est et surtout du sud-ouest sont avantageux.

Les résultats de ces calculs sont indiqués dans la table ci-jointe "Jours des pigeons-voyageurs."

A examiner l'année 1893, on voit qu'il y a six jours probables par mois, dont trois seraient favorables.

On ne pourrait prêter trop d'attention à ces pigeons. Il est probable que par une série soignée d'observations prises à l'île de Sable, il serait plus facile d'en arriver à une conclusion qu'en se basant seulement sur les registres de la température.

Je suis monsieur, votre obéissant serviteur,

D. MILLS, *capitaine, G. R.*,
Surintendant des signaux.

M. J. Parsons, agent,
Département de la marine et des pêcheries,
Halifax, N. E.

JOURS DES PIGEONS-VOYAGEURS.

Tableau indiquant le nombre de jours de chaque mois entre janvier 1893 et août 1894, durant lesquels des pigeons ont du être envoyés de l'île de Sable avec quelque chance de succès, distinguant la différence entre les jours favorables et douteux, basée sur l'examen des registres météorologiques tenus à l'île de Sable et à Halifax.

Mois.	Nombre de jours durant lesquels les pigeons ont voyagé.		
	Douteux.	Favorables.	Total.
1893.			
Janvier	4	3	7
Février	3	1	4
Mars	3	3	6
Avril	3	5	8
Mai	4	1	5
Juin	2	1	3
Juillet	5	3	8
Août	2	7	9
Septembre	4	1	5
Octobre	3	4	7
Novembre	2	4	6
Décembre	2	1	3
1894.			
Janvier	2	1	3
Février	3	1	4
Mars	2	5	7
Avril	0	1	1
Mai	1	2	3
Juin	2	6	8
Juillet	0	2	2
Août	3	5	8
Moyenne	2·5	2·8	5·3

ANNEXE Nº 10.

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'EXAMEN DES CAPITAINES ET SECONDS.

HALIFAX, N.-E., 10 novembre 1894.

Le sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel du conseil d'examen des capitaines et seconds, à partir du 30 juin 1893 jusqu'au 30 juin 1894, fin de l'exercice.

Le conseil s'est assemblé pour tenir les examens comme suit:—

Port d'Halifax	12	fois.
" de Saint-Jean	8	"
" de Yarmouth	3	"
" de Québec	2	"
Total	31	"

Il y a eu aussi 3 examens tenus à Victoria, C.-B.; les papiers ont été présentés au port et retournés à Halifax pour être examinés et approuvés par le président du conseil.

A Halifax, 31 aspirants au grade de capitaine ont demandé à subir l'examen, pour la navigation au long cours, et 6 pour le cabotage.

Pour la navigation au long cours, 19 capitaines ont reçu des certificats et 5 pour le cabotage.

Vingt-deux aspirants au grade de second ont subi l'examen pour la navigation au long cours et un pour le cabotage.

Douze ont reçu des certificats pour la navigation au long cours, et un a reçu un certificat pour le cabotage.

A Saint-Jean, 9 candidats au grade de capitaine au long cours ont subi l'examen et ont réussi; 2 certificats ont été donnés pour le cabotage. Huit applicants ont reçu des certificats pour la navigation au long cours et un pour le cabotage; 17 certificats pour la navigation au long cours comme capitaine et 11 comme seconds ont été accordés.

A Yarmouth, 3 aspirants au grade de capitaine au long cours ont réussi, et 3 pour le cabotage.

2 candidats au grade de capitaine au long cours et 3 pour le cabotage ont réussi.

Un applicant a passé l'examen comme second pour la navigation au long cours.

A Québec, 1 aspirant au grade de capitaine au long cours a subi l'examen et a réussi; trois ont subi des examens pour avoir des certificats de seconds au long cours et ont réussi.

A Victoria, C.-B., 3 applicants ont reçu des certificats de capitaine au long cours et 1 comme second.

Ainsi, comme on le voit, pendant les douze mois finissant le 30 juin 1894, 47 aspirants au grade de capitaine et 41 à celui de second—pour la navigation au long cours—ont demandé à subir l'examen.

Sur ce nombre, 32 capitaines et 28 seconds ont reçu des certificats.

Il y a eu 11 aspirants au grade de capitaine, pour le cabotage; 9 ont subi l'examen avec succès.

Un candidat au grade de second pour le cabotage, a réussi dans son examen.

48 certificats ont été aussi accordés, à Halifax, pour capitaines, et 15 pour seconds; il y a eu renouvellement de 10 certificats de toutes sortes.

Les honoraires d'examens à Halifax sont envoyés à Ottawa, et il n'en est pas tenu compte par le président.

Cela ne comprend pas, toutefois, les certificats de cabotage et de navigation à l'intérieur accordés par le département après examen à tous les ports autres que ceux ci-dessus mentionnés.

A Saint-Jean, le membre local du conseil préside aux examens des applicants au cabotage et envoie le résultat au département.

Parmi les aspirants, il s'en trouvent qui, après avoir échoué précédemment, se sont présentés une seconde ou troisième fois aux examens pour obtenir un certificat de capitaine ou de second. Les noms de ces candidats paraissent sur les livres aussi souvent qu'ils se présentent aux examens.

On leur permet, toutefois, de subir une seconde épreuve sans payer un autre honoraire, mais à chaque examen successif après cela il leur faut payer le plein honoraire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. W. SMITH,

Président.

ANNEXE Nº II.

RAPPORT D'ALFRED OGDEN AU SUJET DES POSTES DE SAUVETAGE.

BEDFORD, N.-E., 12 septembre 1894.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 5 du courant, renv. 9535, je soumets mon rapport de l'inspection des postes de sauvetage pour 1894.

Poste de l'île Pictou.

Visité le 4 juillet. Le maître d'équipage et deux hommes seulement étaient présents ; comme il y avait deuil dans la famille de l'un des deux, je ne leur ai pas fait faire l'exercice.

J'ai trouvé le bateau peinturé avec goût et tout ce qui avait rapport au hangar en très bon ordre. Depuis ma visite de l'année dernière on a placé de nouveaux gonds pour le support des dalots, et la coulisse de mise à l'eau a été considérablement améliorée, sans frais pour le gouvernement.

Les vieux gilets en liège deviennent mous et incommodes. Je recommande en conséquence qu'on en fournisse sept neufs.

Poste de l'île au Loup-Marin.

Visité le 17 août par le navire *Newfield*, qui y a laissé la nouvelle chaloupe, construite récemment à Shelburne par Mr J. McGill. J'y ai trouvé les anciennes embarcations et tout ce qui s'y rattache en bon ordre; les effets recommandés l'année dernière ont été fournis.

Je suis d'opinion que l'on fournisse pour la nouvelle chaloupe de sauvetage 10 nouveaux tolets pivotants en métal.

Cette chaloupe n'a maintenant que des anciens tolets en bois, lesquels sont inférieurs aux premiers et moins sûrs dans le gros temps, vu que le rameur ne peut se servir aussi bien de sa rame.

La dimension des tolets requis est de 4 pouces de diamètre.

Poste de l'île à la Vase.

Visité le 17 août par le navire *Newfield*. La chaloupe de sauvetage n'avait pas été mise à l'eau depuis mon inspection de la saison précédente.

J'ai conseillé à M. Churchill d'adapter des ventilateurs aux compartiments à air de l'embarcation, de l'examiner dans toutes ses parties et de la mettre à l'eau tout de suite, ce qu'il m'a promis de faire.

La grande chaloupe de sauvetage dont on se sert comme allège dans le cas d'un naufrage était à l'eau et en bon état.

Dans le cas d'un naufrage, il y a abri dans deux grandes maisons, et M. Crowell m'informe qu'il a eu en mains tout l'hiver une ample quantité de provisions suffisantes pour nourrir un bon nombre de personnes jusqu'à ce qu'on puisse établir communication avec la terre ferme. Tous les matériaux recommandés l'année dernière ont été fournis au poste.

Poste de l'île du Diable.

Visité le 28 août. Le maître d'équipage était à Halifax pour faire réparer les dalots de la chaloupe de sauvetage, les autres hommes étaient à la pêche. Le bateau, le hangar à bateau et les appareils étaient en bon état.

L'année dernière, le personnel de ce poste s'est exercé en ma présence et je les ai trouvé excellents rameurs, forts et actifs.

Poste de l'Anse aux Harengs.

Visité le 29 août. Le patron et deux de ses hommes étaient présents, les autres étaient dans les environs, quelques-uns à la pêche. A la saison dernière, je les ai exercé et les ai trouvé un excellent équipage.

Chaque chose était à sa place et en bon état, à l'exception d'une embarcation que l'on n'avait pas peinte depuis l'année dernière; c'est une chaloupe métallique qui n'aurait pas dû être laissée sans peinture.

Le patron m'a dit qu'il n'avait pas besoin de peinture.

Ce poste a besoin d'une poulie simple de 9 pouces pour la rentrée de la chaloupe ainsi que d'une nouvelle hache.

Poste de l'Anse de Duncan.

Visité le 29 août. Le patron et deux de ses hommes présents; tout en bon ordre et à sa place.

Pour lancer la chaloupe, il est nécessaire de niveler au moyen de pierre la coulisse de mise à l'eau, ce qui cause du délai et peut créer de la confusion dans le cas d'un naufrage, surtout si c'est la nuit.

Je recommande que des pièces latérales soient posées et assujetties par des pierres sur lesquelles la coulisse de mise à l'eau peut être placée sans délai, et il y aura moins de risques pour le bateau de tomber en dehors de la coulise, ce qui peut arriver si on la laisse dans son état actuel. Le coût n'excédera pas $10 ou $15.

Les articles recommandés l'année passée ont été fournis.

Poste du Cap Tourmentine.

Visité le 3 du courant. Le bateau a été réparé et peinturé à neuf; tout en bon ordre et à sa place.

L'embarcation fut lancée et l'équipage exercé; ils sont de bons rameurs, tous capables et actifs.

Il est nécessaire de poser une charpente sous la voie, où il y a des rouleaux de bois.

Il devrait y avoir une coulisse de mise à l'eau en bois, de 150 pieds de long et de 8 x 4 pouces, couvert de bandes de fer de 2 x ¾ pouces. Cela servirait à garantir le bateau et lui permettrait d'être lancé pendant le gros temps, ce qu'on ne peut faire maintenant.

Les effets suivants sont nécessaires:—

1 treuil à double tambour	$ 50
200 pieds de câble de manille, 3½ pouces	10
2 poulies simples, 8½ pouces	5
40 brasses de câble de chanvre pour halage, à 9 fils	2
1 tonnelet à eau, de 3 gallons; huile de kérosine, bidon et mèches de lampe	5
	$ 72

Poste de Yarmouth.

Inspecté le 6 novembre ; la chaloupe a été récemment réparée et peinte, tous les appareils sont en bon état.

Il régnait un fort vent du N. N.-O., accompagné de fortes vagues déferlant sur le rivage. La chaloupe a été mise à l'eau et les hommes ont déployé une grande activité, de l'habileté dans l'emploi de leurs rames et dans la manœuvre de l'embarcation.

Le poste est pourvu de tout ce qui est nécessaire.

Poste du Cap Sable.

Au passage Barrington, j'ai rencontré M. Doane, le gardien du phare, en la charge de qui se trouve le bateau de sauvetage métallique du poste de l'île de Sable. Il m'a informé qu'on avait récemment peinturé le bateau, lequel est en bon état ; mais les gilets en liège, recommandés l'année dernière, n'ont pas été fournis. Comme il n'y en a pas à ce poste, je recommande instamment qu'on les fournisse aussitôt que possible.

M. Doane étant alors en congé, et vu l'approche d'une tempête, je n'ai pas tenté de me rendre à l'île, mais me suis dirigé vers le

Poste de la Blanche

où je suis arrivé, le 8, et ai trouvé le hangar au bateau, ainsi que tous les appareils en bon état et bien entretenus ; cependant le bateau a besoin de quelques réparations. Les réservoirs du lest, à bâbord, ne sont pas parfaitement étanches, ce qui permet à l'eau de rester au fond de cale, et fera en peu de temps pourrir le bois.

Il faudrait huit gonds de dalot ;

Vingt-cinq brasses de câble de manille, 2 pouces ;

Quarante brasses de câble de halage, en chanvre, 9 *fils*.

On n'a pas encore fourni au poste le fer recommandé l'année dernière, et destiné à recouvrir les coulisses de lancement.

Vu l'importance de ce poste, je dois recommander instamment que l'on voie au plus tôt aux réparations requises et au matériel nécessaire.

Ile du Port-Mouton.

Visité le 10 novembre ; le bateau, le hangar au bateau et tous les appareils sont en bon état, moins les coulisses de lancement, qui ne sont pas bonnes ; dans les gros temps il y a un grand danger d'endommager le bateau en le mettant à l'eau. Je crois que $20 seraient suffisants pour mettre les coulisses en bon état.

Une partie des hommes du poste étaient absents ; de plus, une forte mer battait le rivage ; c'est pourquoi je n'ai pas demandé au chef du poste de lancer le bateau.

Je n'ai pu me procurer de passage pour l'île Saint-Paul pendant le beau temps, et comme mes devoirs officiels vont requérir tout mon temps jusqu'à la fin de l'année, il ne me sera pas permis d'y faire une visite pendant cette saison.

Je suis d'opinion que les bateaux de sauvetage munis d'appareils automatiques pour prendre la position de niveau et pour enlever l'eau seraient améliorés si l'on y adaptait des appareils ventilateurs le long des ponts de chaque côté, en avant et en arrière, ce qui permettrait à un courant d'air de circuler tout le long du bateau lorsqu'il est en relâche, pour prévenir la pourriture du bois.

Si je puis me procurer le plan de ces bateaux, j'enverrai au ministère un plan des ventilateurs que je désire recommander.

Poste de la Pointe Blanche.

Visité le 15 septembre dernier. A mon arrivée à ce poste, à 10.30 a.m., j'ai trouvé l'équipage sorti pour s'exercer, et à 2.30 p.m. l'équipage est rentré au

poste. Le bateau, le hangar du bateau et tous les appareils étaient en parfait ordre, à l'exception de la pompe du bateau, qui avait besoin de réparations auxquelles j'ai pourvu. Les réparations terminées, j'ai exercé l'équipage une heure durant et ai été bien satisfait de la manière dont on a manœuvré le bateau.

Poste de l'ile Scatterie.

J'ai fait ma visite d'inspection à ce poste le 18 septembre. Le bateau, le hangar du bateau et tous les appareils étaient en bon état et en place.

Comme il m'a fallu marcher au delà de 9 milles sur des terrains stériles pour aller au poste et en revenir, et que le soir approchait, je n'ai pas eu le temps d'exercer l'équipage avant la noirceur, mais j'ai vu les hommes, qui sont tous des pêcheurs forts et actifs.

Ile de Sable.

Je suis arrivé au poste n° 1, sur le navire *Newfield*, le matin du 4 octobre, et ai trouvé tous les appareils et les bateaux en bon état de service, à l'exception du bateau *Despatch*; ce bateau n'avait pas été mis à l'eau depuis deux ans, excepté le mois dernier, époque à laquelle on s'en est servi pour conduire à la terre ferme quelques-uns des officiers et des matelots de la barque *Nicosia*, échouée.

En mettant le bateau à l'eau, il en faisait tellement qu'il était impossible de le faire flotter, et on a dû revenir au poste.

Après examen du bateau, j'ai constaté que plusieurs joints dans le bordage étaient ouverts, et qu'une pièce du bordage s'était même détachée de la charpente. Le surintendant, M. Boutilier, m'informa qu'il pourrait, au poste même, faire au bateau des réparations temporaires.

Ce bateau est dans le genre caravelle, construit avec des planches n'ayant qu'un demi-pouce d'épaisseur, avec pièces de charpente à dix pouces d'intervalle, et fausses pièces intervenantes ajoutées après que le bateau eût été pendant un ou deux ans sur l'île. Ce bateau n'est pas assez solide, et, d'après moi, impropre au service auquel il est destiné.

Je crois qu'un bateau de même dimension et bâti dans le genre du bateau *Embree*, maintenant au quai de la marine et des pêcheries, à Halifax, avec quille volante au centre, au lieu d'une quille fixe, conviendrait mieux à ce poste.

Le soir du 5 et le matin du 6, alors que je me trouvais vis-à-vis les postes n°s 3 et 4, la mer déferlait rageusement sur le rivage, avec apparence de tempête prochaine, et comme je courais le risque d'avoir à rester sur l'île, le capitaine du *Newfield* a considéré qu'il serait mal à propos que je me rendisse à terre; en conséquence, il ne m'a été donné d'occasion de visiter ces postes.

Le surintendant fait rapport que tout est en bon état et les bateaux propres au service.

J'ai eu occasion toutefois de voir les équipages à l'œuvre par de gros temps et ils sont des rameurs habiles. Les chefs de poste manœuvrent leurs bateaux avec habileté.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

ALFRED OGDEN.

ÉTAT RELATIF AUX POSTES DE SAUVETAGE ENTRETENUS PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA.

ÉTAT relatif aux postes de sauvetage

Postes.	Quand établi.	Patrons.	Hommes d'équipage.	Salaire du patron.	Gages de l'équipage.
Blanche, N.-E ...	—sept. 1889....	W. A. B. Smith.	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exercice.	$1.50 pour chaq. exercice, 2 fois par mois.
Cap-Sable, N.-E....	....	Gard. de phar...	Pas d'équip. organisé.	....	....
Cobourg, Ont.	7 nov. 1882.....	D. Rooney......	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exercice.	$1.50 pour chaq. exercice, 2 fois par mois.
Collingwood, Ont...	2 sept. 1885.....	P. Doherty......	6	do ..	do ..
Ile du Diable, N.-E.	1885........... Rétabli en 1890.	Fredk. Edward .	6	do ..	do ..
Anse Duncan, N.-E.	1886............	R. E. Monk	6	do ..	do ..
Goderich, Ont......	21 oct. 1886.....	Wm. Babb......	6	do ..	do ..
Anse aux Har., N.-E.	....	James Dempsey.	Pas d'équip. organisé.	....	....
Ile à la Vase, N.-E..	....	Jacob Pitman...	do .	$80...........	....
Ile Pelée, Ont.......	....	A. Henning	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exercice.	$1.50 pour chaq. exercice, 2 fois par mois.
Ile Pictou, N.-E....	23 nov. 1889.....	D. McLean.....	6	do ..	do ..
Pte au Peuplier, Ont.	20 avril 1883....	L. Spafford.....	6	do ..	do ..
Pointe de la Traverse	....	....	....	....	....
Port-Hope, Ont.....	6 nov. 1889.....	C. R. Nixon....	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exercice.	$1.50 pour chaq. exercice, 2 fois par mois.
Port-Mouton, N.-E .	— do 1889......	J. Maxwell. ...	6	do ..	do ..
Port-Rowan, Ont. ..	19 oct. 1883.....	J. W. McColl...	6	do ..	do ..
Port-Stanley, Ont...	25 juin 1885	Wm. Berry.....	6	do ..	do ..
Ile de Sable, N.-E...	1885............	Surintendant de l'établissement de secours	Du personnel de l'établissement de secours.	Payé comme surint. et personnel de l'établissement de secours.	
Scatterie, N.-E	1885............ Rétabli en 1890.	Jas. N. Brown..	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exercice.	$1.50 pour chaq. exercice, 2 fois par mois.
Ile au Phoque, N.-E.	1880	Gard. de phare..	Pas d'équip. organisé.	....	....
Ile Saint-Paul, N.-E.	....	Surintendant de l'établissement de secours	do ..	....	....
Cap-Tourmente.	....	W. B. Walsh, Bayfield.	....	....	....
Toronto, Ont.......	1er mars 1883....	W. Ward	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exercice.	$1.50 pour chaq. exercice, 2 fois par mois.
Wellington, Ont....	17 mars 1883.....	H. McCullough.	6	do ..	do ..
Whitehead, N.-E ...	6 juin 1890......	H. P. Munroe ..	6	do ..	do ..
Yarmouth, N.-E....	1886.......... Rétabli en 1889.	R. Carroll	6	do ..	do ..

entretenus par le gouvernement du Canada.

Valeur du bateau.	Description du bateau.	Equipement.	Où construit.	Dépenses pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.
$				
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, modèle Dobbins.	Equip. complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bat.	Dartmouth, N.-E	
....	Bateau de sauvet. métalliq., 16 pds de quille, 5 pds de bau..	Equipement ordinaire........	....	
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, modèle Dobbins.	Equip. complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bat.	Goderich, Ont ..	
575	do	do	do ..	
575	do	do	Dartmouth, N.-E	
575	do	do	do ..	
575	do	do	Goderich, Ont ..	
....	Bateau de sauvet. métalliq., 28 pds de quille, 6 pds de bau.	Equipement complet........	New-York......	
....	Bateaux de pêche et chaloupes (non la propr. du gouvern.)	....	....	
575	Qui se vide et se redres. autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, modèle Dobbins.	Equip. complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bat.	Goderich, Ont ..	
575	do	do	Dartmouth, N.-E	
550	Qui se vide et se redres. autom., 26 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, modèle Dobbins.	do	Buffalo, E.-U...	
....	....	....	....	
620	Qui se vide et se redres. autom., 26 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, modèle Dobbins.	Equip. complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bat.	Goderich, Ont ..	
575	do	do	Dartmouth, N.-E	
....	Bateau à ressac, 26 pds de long, 6½ pds de bau.	Equipement complet et hangar à bateau.	Buffalo, E.-U...	
575	Qui se vide et se red. aut., 25 pds d'un bout à l'aut., 7 pds de bau.	do	Goderich, Ont ..	
....	Deux bat. comme ceux décrits plus haut, modèle Dobbins; un bat. de sauv. ordin. muni de compart. herméiq. fermés; un bateau de sauv. métallique; un bateau à ressac et un bateau exprès, gréé en goélette, équipé pour la mer.	Hangars à bateau, équipement complet, etc.	....	
....	Qui se redresse, etc., de même que les modèles Dobbins, et bateau de sauvetage bordé à clin, 21 pieds de quille.	Equipement complet et hangar.	Dartmouth, N.-E	
....	Bateau de sauv. en bois, 25 pds de long, 6 pds de bau, muni de compart. imperm. à l'air.	do	Halifax, N.-E...	
....	Deux bat. à ressac, un 25 pds d'un bout à l'autre, 6½ pds de bau, l'autre 23 pds de long, 4 pds 8 pcs de bau.	....	do ..	
....	....	Pas encore équipé...........	....	
575	Qui se redresse, etc., de même que les modèles Dobbins....	Equipement complet et hangar à bateau.	Goderich, Ont ..	
1,400	do ...	do	Buffalo, E.-U..,	
575	do	do	Dartmouth, N.-E	
575	do ...	do	do ..	

ANNEXE N° 12.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données par le gouvernement du Canada, durant l'année 1894, pour des services de bravoure et d'humanité rendus en sauvant des vies de naufrages de vaisseaux, ou par les gouvernements anglais ou étrangers pour services semblables, rendus par des bateaux canadiens en sauvant des vies de naufrages de vaisseaux anglais ou étrangers, durant la même période.

Noms et désignations des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses.
Capit. John Anderson, propriétaire ; J. McD. Howie, officier en chef ; D. Jones, maître d'équipage ; Fred. McIntyre, Olaf Johnston, C. McDowall et Jas. Cavanagh, matelots ; de la barque *Arethusa*, de Greenock.	Services d'humanité et de bravoure dans le sauvetage de la femme du capitaine et de l'équipage naufragé de la barque *Africa* abandonnée en mer.	8 juin 1892....	Un binocle au propriétaire, valeur £5 ; montre d'or à l'officier en chef, valeur £20 ; montre en argent au maître d'équipage, valeur £9, et une montre en argent à chacun des 4 matelots, valeur, £4.
Capit. F. Gagnon, Samuel Gagnon, du Cap Chatte ; et Joseph Nubé, de Paspébiac, P.Q.	Sauvetage de deux pêcheurs d'une noyade.	12 août 1893 ..	Un binocle à M. S. Gagnon et M. Nubé ; $5 au capit. Gagnon pour payer les dépenses causées par ces deux hommes, à bord de son vaisseau. Une lettre de remerciements du ministre de la marine et des pêcheries.
M. Elliot C. Hadley, gardien ; Albert L. Whitten, aide, phare de l'île Thatcher, Rockport, Massachusetts.	Services d'humanité dans le sauvetage de l'équipage de la goélette *Lottie B*, de Saint-Jean, N.-B., qui toucha les hauts-fonds de Londoner, près le cap Anne, sur les côtes du Massachusetts, et fut jeté sur les rochers de l'île Thatcher.	24 août 1893...	Une montre en argent à chacun, valeur $35.
Capit. Hans Arronsen, propriétaire de la barque norvégienne *Medea*, de Russie.	Sauvetage de l'équipage naufragé du voilier *Nellie Murphy*, de Yarmouth, N.-E., abandonné en mer.	28 août 1893 .	Les remerciements du gouvernement du Canada ; paiement aux propriét. du *Medea* de £22 11 0 d., comme compensation pour la nourriture de l'équipage naufragé et le retard causé au navire.
Capit. Wm. Jean, de la goélette *W. J. B.*	Sauvetage et bons soins de six pêcheurs jetés à la mer au large de l'île Miscou, de deux bateaux.	31 août 1893 ..	Une lettre de remerciements de la part du ministre de la marine et des pêcheries, et $15 pour la nourriture des naufragés.
M. H. F. Butler, de Allison, Ont.	Preuves de courage et d'humanité en sauvant d'une noyade Henry Dark, gardien du phare de l'île au Renard.	5 sept. 1893...	Témoignage honorifique sur vélin de la part de la *Royal Humane Society*, de Londres, Ang.
Capit. José Guerrica, propriétaire du steamer espagnol *Palentino*, de Bilboa.	Pour le sauvetage et les traitements généreux et humains aux trois survivants de l'équipage de la goélette *Windermere*, de Port-Medway, N.-E., laquelle chavira dans le golfe du Mexique et dont l'équipage fut sauvé du naufrage, plus mort que vif, étant resté cramponné à une épave durant 9 jours, sans aucune nourriture autre que 3 petits oiseaux capturés de nuit qu'ils ont mangé crus, sans aut. boisson que ce qu'ils ont sucer de leurs habits quand il pleuvait.	16 sept. 1893..	Un binocle, valeur £5, et les remerciements du gouvernement canadien. A l'arrivée du bateau à Boston, Mass., le consul britannique exprima de chaleureux remerciements au capitaine et paya la nourriture au taux du conseil de la douane.

Liste des personnes auxquelles des récompenses ont été données, etc.—*Fin.*

Noms et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Description des récompenses.
Capitaine Frank Burke, du remorq. anglais *Reliance.*	Héroïsme dans le sauvetage du remorqueur américain *Acme*, sur le lac Huron.	11 octobre 1893.	Une montre en or et sa chaîne de la part du président des Etats-Unis.
Capitaine F. Robblee, propriétaire de la goélette *Muriel.*	Humanité dans le sauvetage du brigantin *Hattie F. Rich*, de Yarmouth, sombré en mer.	16 octobre 1893.	Remerciements de la part du ministre de la marine et des pêcheries, et paiement aux propriétaires des dépenses pour la nourriture des naufragés, $20.69.
Joseph Buford Graham, M.D., officier de la quarantaine, Port Savannah, Géorgie, et Peter Dodge, enfant de couleur.	Sauvetage et soins à grand risque des 10 hommes de l'équipage du *Mary E. Chapman*, de St-Jean, N.-B., naufragé sur les récifs de Stonehorse, île Tylee, au large de Savannah.	25 février 1893..	Remerciements de la part du gouvernement du Canada. Une montre en or, valeur $50, au Dr Graham ; une médaille en argent à Peter Dodge, valeur $25.
Giosue Cafieri fu Stefano, propriétaire de la barque italienne *Orobla.*	Sauvetage de 12 hommes de la barque *Lotus*, de Pictou, N.-E., sombrée en mer.	26 mars 1894..	Payé £17 pour dépenses encourues pour l'atterrissage de l'équipage naufragé à St-Vincent, île du Cap-Vert.
M. Seth Aines, de Alliston, Ont.	Sauvetage d'un enfant d'une noyade.	16 avril 1894..	Un certificat et une médaille de la part de la *Royal Humane Society*, de Londres, Ang.
M. W. A.B. Smith, patron de chaloupe et l'équipage du bateau de sauvet. à Blanche. N.E., et deux surnumér.	Secours pour conduire à terre l'équipage naufragé du bateau à vapeur *Bamboro*, qui échoua sur les rochers de Half Moon.	21 avril 1894..	$3 à chacun des 6 hommes de l'équipage, et $1.50 à chacun des surnuméraires —en tout $21.
Angus McLeod, Daniel McLeod, George Corbett et W. V. Gwyn.	Secours dans le sauvetage de 2 pêcheurs d'un bateau chaviré dans la baie Aspey, Cap-Breton.	18 mai 1894..	Recommandé par le ministre de la marine et des pêcheries comme ayant fait un acte d'humanité digne de braves hommes.
Joseph Boutin, de Ste-Anastasie de Nelson, comté de Mégantic, P.Q.	Sauvetage de 25 personnes à la Pointe-Lévis, P.Q., d'un accid. causé par la cassure d'un passe-avant, duquel 60 personnes furent précipitées à l'eau.	16 juillet 1894..	Le ministre de la marine et des pêcheries reconnut l'héroïsme du jeune homme et sa conduite louable, et lui exprima sa satisfaction.
Herbert C. Kirkland, seize ans.	Conduite héroïque dans le sauvetage de Garfield Beerman d'une noyade, dans le canal Rideau, à Lyndhurst, Ont.	26 juillet 1894..	Témoignage honorifique sur vélin de la *Royal Humane Society*, de Londres, Ang.

ANNEXE Nº 13.

TABLEAU des droits perçus pour les matelots malades pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

	$ c.		$ c.
Québec.		*Nouvelle-Ecosse*—Fin.	
Gaspé	35 64	Bridgetown	3 70
Montréal	4,833 58	Canso	143 16
New-Carlisle	336 42	Digby	145 84
Percé	69 78	Halifax	6,946 30
Québec	7,956 90	Kentville	23 94
Rimouski	361 30	Liverpool	12 02
St-Armand	10 24	Lockeport	29 96
St-Jean, P.Q	1,110 48	Lunenburg	390 80
Sorel	84 70	Sydney-Nord	1,345 36
Stanstead	22 14	Parrsboro'	1,224 24
Trois-Rivières	303 13	Pictou	464 60
		Port-Hawkesbury	127 42
Total	15,124 31	Shelburne	116 42
		Sydney	3,185 04
		Weymouth	178 64
Nouveau-Brunswick.		Windsor	826 92
		Yarmouth	277 52
Bathurst	289 43		
Chatham	1,781 00	Total	16,882 53
Dalhousie	473 64		
Dorchester	43 20		
Moncton	986 20	*Ile du Prince-Edouard.*	
Newcastle	590 16		
Sackville	360 08	Charlottetown	321 78
St. Andrews	149 00	Summerside	138 76
St-Jean	4,684 38		
St-Stephen	104 08	Total	460 54
Total	9,461 02		
		Colombie-Britannique.	
Nouvelle-Ecosse.			
		Nanaïmo	3,285 08
		New-Westminster	19 54
Amherst	792 29	Vancouver	1,582 00
Annapolis	169 54	Victoria	2,329 26
Arichat	166 96		
Antigonish	26 50	Total	7,215 88
Baddeck	173 30		
Barrington	12 06	Grand total	49,177 98

F. GOURDEAU,
Comptable.

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

ANNEXE N° 14.

57-58 VICTORIA, CHAP. 42.

Acte modifiant de nouveau l'Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires. [*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.]

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. Le premier article de l'*Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires*, chapitre soixante-treize des Statuts revisés, est par le présent modifié par l'addition des alinéas suivants :—

" (*j.*) L'expression 'Antilles' signifie les îles des Antilles, et comprend les îles Bahama et Bermudes, et tout port ou lieu dans le golfe du Mexique qui n'est pas un port ou lieu dans les Etats-Unis d'Amérique, et comprend tout port ou lieu sur la terre ferme entre le golfe du Mexique et l'extrémité sud-est de la Guyane française.

" (*k.*) L'expression ' Amérique du Sud ' signifie tout port ou lieu sur la terre ferme ou dans les îles voisines, entre l'extrémité sud-est de la Guyane française et l'isthme de Panama dans l'océan Pacifique, en suivant la ligne de côte par voie du cap Horn."

2. Les alinéas substitués par le premier article du chapitre vingt et un des Statuts de 1889 aux alinéas côtés (*e*) et (*g*) du premier article du dit acte, sont par le présent abrogés et remplacés par les suivants :—

" (*e.*) L'expression ' navire de long cours ' comprend tout bâtiment employé à faire le commerce ou des trajets entre quelque port ou lieu du Canada et quelque port ou lieu en dehors du Canada, mais qui n'est situé ni à Terreneuve, ni à Saint-Pierre ou Miquelon, ni dans les Etats-Unis d'Amérique, ni dans les Antilles ou l'Amérique du Sud, ni dans l'Amérique Centrale ou le Mexique.

" (*g.*) L'expression ' navigation de cabotage ' comprend un voyage entre le Canada et Terreneuve, ou Saint-Pierre ou Miquelon, ou un port ou lieu des Etats-Unis d'Amérique, ou des Antilles, ou de l'Amérique du Sud, ou de l'Amérique Centrale, ou du Mexique."

3. L'article deux du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

" 2. Des examens pourront être institués en Canada, pour les sujets anglais ou les personnes domiciliées en Canada depuis trois ans au moins, qui voudront devenir capitaines, ou premiers ou seconds officiers de navires de long cours, ou qui voudront obtenir les certificats ci-dessous mentionnés pour le commandement de navires de long cours; et les sujets de puissances étrangères servant sur des navires de long cours enregistrés en Canada seront réputés domiciliés en Canada pendant la durée de leur service."

4. L'article trois substitué par l'article deux du chapitre quarante et un des Statuts de 1891 à l'article trois du dit acte, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant :—

" 3. Des examens pourront être institués en Canada pour les sujets anglais ou les personnes domiciliées en Canada depuis trois ans au moins, qui auront l'intention de devenir patrons ou seconds de navires desservant le commerce sur les eaux intérieures du Canada, ou sur les eaux secondaires du Canada, ou faisant la navigation de cabotage, ou qui désireront obtenir les certificats de capacité ou de service ci-dessous mentionnés ; et les sujets de puissances étrangères servant sur des navires enregistrés en Canada et desservant le commerce sur les eaux intérieures du Canada, ou sur les eaux secondaires du Canada, ou faisant la navigation de cabotage, seront réputés domiciliés en Canada pendant la durée de ce service."

5. L'article neuf du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"9. Nul navire enregistré en Canada, du port de plus de cent tonneaux de registre, n'ira en mer d'aucun port ou endroit hors du Canada, à destination d'un port ou endroit hors du Canada et qui ne sera situé ni dans Terreneuve, ni dans Saint-Pierre ou Miquelon, ni dans les Etats-Unis d'Amérique, ni dans les Antilles, l'Amérique du Sud, l'Amérique Centrale, ou au Mexique, à moins que le capitaine et le premier ou unique officier n'aient obtenu du ministre et ne soient munis soit de certificats valables de capacité ou de service pour le commandement de navires de long cours, correspondant à leurs grades respectifs à bord, ou leur conférant un grade plus élevé,—soit de certificats valables de capacité ou de service, obtenus du Conseil du Commerce du Royaume-Uni, pour le commandement de navires de long cours, correspondant à leurs grades respectifs à bord, ou leur conférant un grade plus élevé,—soit de certificats valables de capacité, obtenus dans quelque possession britannique, correspondant à leurs grades respectifs à bord, ou leur conférant un grade plus élevé, et déclarés par arrêté de Sa Majesté en conseil publié dans la *London Gazette*, sous l'empire des dispositions de l'*Acte de la marine marchande coloniale*, 1869, ou de tout autre acte du parlement du Royaume-Uni contenant ces dispositions, avoir la même valeur que les certificats de capacité pour le commandement de navires de long cours obtenus sous l'empire des actes du parlement du Royaume-Uni concernant la marine marchande; et quiconque s'étant engagé à servir comme capitaine ou comme premier ou unique officier d'un navire de long cours enregistré en Canada, du port de plus de cent tonneaux de registre, ira en mer comme susdit, à titre de capitaine ou de second, sans avoir alors droit à ce certificat de capacité ou de service pour le commandement de navires de long cours et sans en être muni comme ci-dessus prescrit,—et quiconque emploiera quelqu'un comme capitaine, premier ou unique officier d'un navire de long cours comme susdit, sans avoir d'abord constaté qu'il avait alors droit à ce certificat et qu'il en était muni, encourra pour chaque contravention une amende qui n'excédera pas cent piastres."

6. L'article substitué par l'article quatre du chapitre quarante et un des Statuts de 1891 à l'article onze du dit acte, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"11. Nul navire à voiles enregistré en Canada et du port de plus de cent tonneaux de registre, ni aucun bâtiment à vapeur enregistré en Canada, n'ira d'un port ou endroit du Canada à aucun autre port ou endroit du Canada à aucun autre port ou endroit du Canada, ou de Terreneuve, ou des Etats-Unis d'Amérique, ou de Saint-Pierre ou Miquelon, ou des Antilles, ou de l'Amérique du Sud, ou de l'Amérique Centrale, ou du Mexique, ni ne sera licencié ou autorisé à l'effet de faire le service sur aucune des eaux du Canada, à moins que le patron de ce navire ou bâtiment n'ait obtenu du ministre et ne possède un certificat valable de capacité ou de service, pour le commandement de navires naviguant sur les eaux de l'intérieur ou sur les eaux secondaires du Canada, ou faisant la navigation de cabotage, selon le cas, de la classe et espèce auxquelles ce bâtiment appartient, ou d'une classe ou espèce supérieure,—ou un certificat valable de capacité ou de service, obtenu du ministre, pour le commandement de navires de long cours,—ou un certificat valable de capacité, obtenu du Conseil du Commerce du Royaume-Uni, pour le commandement de navires de long cours,—ou un certificat de capacité comme capitaine, obtenu dans quelque possession britannique, et déclaré, par arrête de Sa Majesté en conseil publié dans la *London Gazette*, sous l'empire des dispositions de l'*Acte de la marine marchande coloniale*, 1869, ou de tout acte du parlement du Royaume-Uni contenant ces dispositions, avoir la même valeur qu'un certificat de capacité pour le commandement de navires de long cours, obtenu sous l'empire des actes du parlement du Royaume-Uni concernant la marine marchande; et nul navire enregistré en Canada, et du port de plus de deux cents tonneaux de registre, ni aucun bâtiment à vapeur ainsi enregistré et autorisé par la loi à prendre plus de quarante passagers, n'ira d'un port ou endroit du Canada à aucun autre port ou endroit du Canada, ou de Terreneuve, ou des Etats-Unis d'Amérique ou de Saint-Pierre ou Miquelon, ou des Antilles, ou de l'Amérique du Sud, ou de l'Amérique Centrale, ou du Mexique, ni ne sera licencié ou autorisé à l'effet de faire le service sur aucune des eaux du Canada, à moins que ce navire ou

bâtiment ne porte aussi un second qui ait obtenu, de quelqu'une des autorités mentionnées dans le présent article, un certificat valable de capacité ou de service comme tel second ou comme second d'un navire d'une classe ou description supérieure."

7. Le paragraphe substitué par l'article cinq du chapitre quarante et un des Statuts de 1891 au premier paragraphe de l'article quatorze du dit acte, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"14. Le patron de tout navire naviguant sur les eaux de l'intérieur ou sur les eaux secondaires du Canada, ou faisant le cabotage, dont le présent acte exige que le commandement soit exercé par un patron muni d'un certificat de capacité ou de service comme susdit, représentera au préposé des douanes en Canada auquel il demandera son congé ou un acquit-à-caution de cabotage pour ce navire, pour tout voyage d'un port ou endroit du Canada à un autre port ou endroit du Canada, de Terreneuve ou des Etats-Unis d'Amérique, ou de Saint-Pierre ou Miquelon, ou des Antilles, ou de l'Amérique du Sud, ou de l'Amérique Centrale, ou du Mexique, ou un permis pour la saison à l'égard de ce navire, le certificat de capacité ou de service dont le dit patron doit être nanti conformément au présent acte; et si ce navire doit aussi avoir un second muni d'un certificat comme susdit, le patron exhibera en même temps à ce préposé des douanes le certificat de ce second."

8. Au lieu des honoraires prescrits par les articles six et huit du dit acte, le gouverneur en conseil pourra établir une échelle d'honoraires pour les certificats délivrés aux capitaines, patrons et seconds; et jusqu'à ce qu'elle soit établie, les honoraires exigés seront comme il suit, savoir:—Pour un certificat de capacité comme capitaine ou patron, quinze piastres; pour un certificat de capacité comme second d'un navire de long cours, huit piastres; pour un certificat de capacité comme second d'un navire naviguant sur les eaux de l'intérieur ou les eaux secondaires du Canada, ou faisant le cabotage, six piastres; pour un certificat de service comme second d'un navire de long cours, cinq piastres; et pour un certificat de service comme second d'un navire naviguant sur les eaux de l'intérieur ou les eaux secondaires du Canada, ou faisant le cabotage, quatre piastres.

57-58 VICTORIA, CHAP. 47.

Acte concernant les havres publics. (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. Le gouverneur en conseil pourra par proclamation déclarer havre public toute étendue recouverte d'eau et soumise à la juridiction du parlement du Canada; et, par la même proclamation ou par une proclamation de même nature, il pourra augmenter l'étendue de tout havre existant en Canada; et dès lors tous les statuts, règles et règlements applicables à ce havre public s'appliqueront au havre agrandi.

2. Tout havre public créé par proclamation sous l'empire du présent acte sera réputé port au sens de l'*Acte des maîtres de havre.*

3. Le gouverneur en conseil pourra faire des règles et règlements pour la régie de tout havre ou port public en Canada; mais à l'égard des ports de Québec, Montréal, Trois-Rivières, Toronto, Halifax et Pictou, et du port de Saint-Jean dans la province du Nouveau-Brunswick, il ne sera pas fait de règles ou règlements qui seraient incompatibles avec quelque règle ou règlement de quelqu'un de ces ports, à moins que les autorités locales du port n'aient présenté une demande à cet effet au gouverneur en conseil.

4. Le gouverneur en conseil, par ces règlements, pourra imposer une amende, qui n'excédera en aucun cas cent piastres, pour la violation de ces règlements; et, si l'infraction se continue, une autre amende n'excédant en aucun cas dix piastres, par chaque douze heures pendant lesquelles durera l'infraction; mais ces règlements n'imposeront pas de minimum de peine; et toute infraction à ces règlements sera réputée être une infraction au présent acte, et toute amende sera réputée être une amende imposée par le présent acte.

57-58 VICTORIA, CHAP. 41.

Acte modifiant l'Acte concernant les phares, bouées et balises et l'île de Sable. (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. L'article cinq de l'*Acte concernant les phares, bouées et balises et l'île de Sable*, chapitre soixante-dix des Statuts revisés, est révoqué, et à cet article est substitué le suivant:—

" 5. Le gouverneur en conseil pourra nommer des gardiens ayant plus de deux cents piastres de salaire par année et des surintendants et tels autres employés qui seront nécessaires pour l'exécution du présent acte.

" 2. Le ministre de la marine et des pêcheries pourra nommer des gardiens ayant un salaire annuel de deux cents piastres et au-dessous.

" 3. Le ministre de la marine et des pêcheries pourra passer les adjudications de fournitures ou acheter des approvisionnements pour le service des phares fixes, balises, phares flottants, feux flottants et autres lumières, fanaux et signaux, et généralement, faire tout ce qui sera nécessaire pour l'entière exécution du présent acte."

57-58 VICTORIA, CHAP. 50.

Acte modifiant l'Acte des maîtres de havre. (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. L'article quatre de l'*Acte des maîtres du havre*, chapitre quatre-vingt-six des Statuts revisés, est révoqué, et remplacé par le suivant:—

" 4. Le gouverneur en conseil pourra en tout temps nommer quelqu'un de compétent maître de havre à tout port auquel s'applique le présent acte, et pourra aussi nommer à tout tel port des adjoints du maître de havre."

57-58 VICTORIA, CHAP. 49.

Acte concernant de nouvelles modifications aux actes concernant le havre de Pictou, dans la Nouvelle-Ecosse. (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. Le chapitre soixante-trois des Statuts de 1873, intitulé "Acte concernant le have de Pictou, dans la Nouvelle-Ecosse", et les actes qui le modifient, s'étendront et s'appliqueront au quai public de New-Glasgow, dans le comté de Pictou, et à tout autre quai ou tous autres quais que les commissaires du havre de Pictou construiront à New-Glasgow, de même que si ces quais étaient mentionnés dans les dits actes pour les objets y énoncés.

57-58 VICTORIA, CHAP. 43.

Acte à l'effet de modifier l'Acte des matelots. (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. L'article cinquante-neuf de l'Acte des matelots, chapitre soixante-quatorze des Statuts revisés, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

" 59. Tout capitaine de navire enregistré dans l'une des dites provinces aura, autant que le cas le permettra, les mêmes droits, privilèges et recours pour le recou-

vrement de ses gages et des déboursés raisonnables faits pour le compte du navire, et pour les dettes raisonnables contractées par lui pour le compte du navire, que possède, en vertu du présent acte ou de toute loi ou coutume, un marin qui n'est pas capitaine pour le recouvrement de ses gages; et si, dans quelque procédure instituée devant une cour qui a juridiction d'amirauté dans quelqu'une des dites provinces au sujet d'une réclamation de gages et déboursés ou dettes, comme il est ci-dessus, de la part d'un capitaine, l'on invoque compensation, ou si l'on forme demande incidente, cette cour pourra s'enquérir des faits et prononcer sur toutes questions soulevées, arrêter tous comptes non soldés et non réglés entre les parties, et ordonner le paiement de toute balance qui sera due."

2. L'article soixante-neuf du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"69. Le gouverneur en conseil pourra payer pour toute dépense raisonnable qui sera faite par le Conseil du Commerce du Royaume-Uni, ou par tout officier de Sa Majesté dans une possession britannique autre que le Canada, ou dans tout pays étranger, pour la subsistance ou le rapatriement des matelots ou apprentis qui auront été domiciliés en Canada pendant douze mois et qui seront trouvés sans ressources, par suite d'un naufrage ou autrement, en tout lieu situé hors du Canada, sur tous deniers susceptibles d'être appliqués à l'assistance des matelots dans la détresse et qui ont été votés par le parlement du Canada pour cet objet,—sur production du mémoire des dépenses, accompagné de pièces justificatives convenables et de toute autre preuve que le gouverneur en conseil exigera; et les personnes servant sur des navires enregistrés en Canada seront, pour les fins du présent article, réputées domiciliées en Canada pendant leur service."

57-58 VICTORIA, CHAP. 45.

Acte modifiant l'Ate d'inspection des navires. (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. L'article huit de l'*Acte d'inspection des navires*, chapitre trente-sept des Statuts de 1891, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"8. Nonobstant tout ce que contient l'article trois du présent acte à ce contraire, tout inspecteur pourra en tout temps visiter tout navire, qu'il soit enregistré en Canada ou ailleurs, et qu'il soit mû entièrement ou en partie par la vapeur, excepté les navires appartenant à Sa Majesté, et inspecter et examiner les palans, mécanismes ou appareils employés au chargement ou au déchargement; et s'il considère ces palans, mécanismes ou appareils défectueux, de manière à être dangereux pour la vie humaine, il en fera rapport au ministre, qui pourra ordonner que ces palans, mécanismes et appareils ne soient pas mis en usage avant une autorisation du ministre; et tous palans, mécanismes ou appareils employés en contravention à cet ordre seront passibles d'être confisqués et saisis par l'officier supérieur des douanes à tout port, et pourront dès lors être vendus de la même manière et en vertu des mêmes dispositions que peuvent l'être les marchandises passibles de confiscation pour non-paiement des droits de douane; et le propriétaire du navire encourra une amende de cent piastres, et la navire répondra du paiement de cette amende."

57-58 VICTORIA, CHAP. 46.

Acte modifiant de nouveau l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur. (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. L'article quatre de l'*Acte d'inspection des bateaux à vapeur*, chapitre soixante-dix-huit des Statuts revisés, est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"4. Aucun yacht à vapeur exclusivement employé comme bateau de plaisance ou à l'usage exclusif de particuliers, sans rétribution ou rémunération d'aucune sorte,

aucun bateau remorqueur ou bateau à fret de moins de cent cinquante tonneaux de jaugeage brut, aucun bateau à vapeur uniquement employé à la pêche et de moins de cent cinquante tonneaux de jaugeage brut, et aucune drague à vapeur, aucun élévateur à grains ou vaisseau du même genre, ne seront assujétis aux prescriptions du présent acte, sauf à l'égard du droit annuel et des honoraires d'inspection ci-après imposés et de l'inspection de leurs chaudières et machines, à laquelle ils seront assujétis au moins une fois par année, et plus souvent si c'est nécessaire, en vertu des mêmes dispositions et sous peine des mêmes amendes en cas de négligence que les autres bateaux à vapeur, et sauf aussi quant à l'obligation de porter une bouée de sauvetage et de prendre les précautions contre l'incendie ci-après imposées à tous les bateaux à vapeur, et de porter une ceinture ou un appareil de sauvetage pour chaque personne qui se trouve à bord; et aucun yacht exclusivement employé comme bateau de plaisance ou pour l'usage de particuliers, sans rétribution ou rémunération d'aucune sorte, de trois tonneaux et moins de jaugeage brut, ne sera assujéti à aucune des dispositions du présent acte."

2. Nonobstant tout ce que contient le dit chapitre soixante-dix-huit des Statuts revisés ou tout autre acte antérieur au dit acte, concernant l'inspection des bateaux à vapeur, l'imposition d'un droit prélevé sur tout bateau à vapeur est par le présent déclarée avoir été et être légale et valide.

3. L'article cinquante-cinq du dit acte est par le présent abrogé et remplacé par le suivant:—

"55. Tout navire transportant des passagers devra être pourvu de bonnes et solides passerelles, protégées de chaque côté d'une manière convenable pour empêcher que les passagers ne tombent à l'eau; et le capitaine de ce navire, en arrêtant à un quai ou débarcadère, fera établir solidement du navire au quai ou débarcadère une passerelle pour le passage sûr et commode des passagers, et il fera mettre à la passerelle de bonnes et suffisantes lumières pour la nuit; et le propriétaire ou occupant de tout quai ou débarcadère qui aura lieu de s'attendre à l'arrivée d'un navire transportant des passagers fera aussi placer d'une manière apparente sur ce quai ou débarcadère, et à chaque angle et détour, une bonne et suffisante lumière pour la nuit, pendant tout le temps qu'un navire s'en approchera ou s'y tiendra arrêté.

"2. Pour l'exécution du présent article, la nuit sera censée s'étendre depuis une heure après le coucher du soleil jusqu'à une heure avant le lever du soleil en toutes saisons de l'année."

ANNEXE N° 16.

ÉTAT des dépenses encourues par le ministère de la marine à partir de la date de la confédération jusqu'au 30 juin 1894.

—	1868.	1869.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—							
En amont de Montréal....	40,561 28	42,306 69	46,289 05	44,054 01	57,609 16	61,036 47	60,798 75
District de Montréal.	23,053 56	25,762 54	21,699 49	22,453 52	22,369 00	31,143 14	20,939 13
En aval de Québec.	45,615 65	41,651 73	43,730 61	31,582 75	41,936 00	65,545 00	102,056 09
Nouvelle-Ecosse..........	46,460 72	56,394 88	43,682 86	76,230 77	67,862 24	100,953 80	114,711 91
Nouveau-Brunswick......	20,488 00	23,893 00	27,485 14	20,542 29	23,369 12	29,266 85	53,439 04
Ile du Prince-Edouard ...	....	....	....	....	....	....	3,357 71
Colombie-Britannique ...	....	....	....	....	....	13,207 09	18,519 50
Construction—							
En amont de Montréal....	3,136 15	....	2,976 83	8,770 55	6,940 45	18,999 38	24,461 86
Québec..................	7,323 75	7,492 59	1,543 06	....	57,818 35	39,303 87	41,950 82
Nouvelle-Ecosse..........	22,041 42	6,905 80	18,967 23	10,948 31	34,760 12	90,181 79	51,867 94
Nouveau-Brunswick	....	....	11,555 91	8,735 73	9,561 14	16,691 06	31,572 60
Ile du Prince-Edouard....	....	....	....	....	....	....	....
Colombie-Britannique	....	....	....	....	....	....	4,353 93
Steamers fédéraux—							
Québec..................	69,026 73	37,176 02	34,549 49	59,797 05	47,500 00	51,758 05	64,490 00
Nouvelle-Ecosse..........	14,778 92	26,603 94	19,759 96	13,139 86	20,999 63	24,999 57	30,008 99
Nouveau-Brunswick......	....	....	....	....	....	....	....
Ile du Prince-Edouard ...	....	....	....	....	....	....	....
Colombie-Britannique.. ..	....	....	....	....	12,115 96	15,984 72	10,555 67
Examen des capitaines et seconds.	....	....	908 12	1,407 66	4,312 07	6,466 18	4,520 19
Expédit'n de la B. d'Hudson	....	....	....	....	....	....	....
Enquêtes au sujet des nauf.	....	....	140 00	....	874 00	1,068 89	2,313 31
Hôpital de la marine, Québec	19 977 36	19,221 45	21,618 73	19,823 18	21,000 00	21,000 00	20,456 45
Hôpitaux de la marine......	1,070 86	15,615 71	15,652 62	15,728 93	23,536 16	27,150 43	45,986 87
Service météorologique.	8,200 00	8,950 00	8,950 00	9,379 82	12,618 15	18,830 54	36,760 59
Enregistrement des navires canadiens.	....	....	....	....	....	....	272 30
Enlèv. d'obstacles à la navig.	....	....	2,350 07	1,000 00	....	....	....
Récomp. pour sauvet. de vies	....	....	....	....	2,284 32	1,975 13	4,931 78
Service des signaux.........	....	....	....	....	....	....	1,000 00
Inspection des bateaux à vap.	7,106 93	7,999 00	7,396 96	8,321 00	8,500 00	13,266 00	10,291 58
Le é hydrog. de la B. Georg..	....	....	....	....	....	....	....
Police riveraine, Montréal...	27,445 35 (Montréal et Québec)	10,238 71	9,423 31	8,030 00	10,000 00	14,453 87	12,370 86
" Québec....		12,623 59	9,038 62	9,370 73	10,348 00	18,200 00	26,526 66
Gouvernement civil	15,083 88	18,064 25	19,401 05	20,220 96	22,644 52	25,336 04	30,087 23
Communicat'n par vapeurs—							
Entre Québec et les provinces maritimes.	....	....	....	....	....	....	15,000 00
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	....	....	....	....	....	....	....
Achat de str. p. remplacer—							
Le *Glendon*............	....	....	....	....	....	....	....
Le *Lady Head*.	....	....	....	....	....	....	....
Service postal d'hiver, I.P.-E	....	....	....	....	....	....	....
Observations des marées....	....	....	....	....	....	....	....
Gratifications	....	....	....	....	....	....	....
Levé hydrog. de l'A. Burrard .	....	....	....	....	....	....	....
Commerce d'export. du bétail	....	....	....	....	....	....	....
	371,070 56	360,899 90	367,129 11	389,537 12	518,958 49	706,817 92	845,159 09

ANNEXE Nº 16.—ÉTAT des dépenses encourues par le ministère de la marine à partir de la date de la confédération jusqu'au 30 juin 1894—*Suite.*

—	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—							
En amont de Montréal...	71,937 18	68,344 18	65,421 00	73,175 11	74,587 78	65,518 61	67,541 21
District de Montréal. ...	15,000 00	12,999 48	15,998 00	15,996 09	14,917 95	16,523 88	14,326 36
En aval de Québec.......	110,362 00	98,792 93	89,980 41	96,904 00	93,178 61	96,703 87	89,781 29
Nouvelle-Ecosse...... ..	114,344 51	143,125 56	128,496 00	132,888 95	120,951 33	116,189 60	128,918 59
Nouveau-Brunswick	60,119 02	62,551 61	50,998 00	58,989 00	57,499 02	61,252 82	63,921 90
Ile du Prince-Edouard. ..	12,584 64	13,730 53	11,817 00	16,986 66	12,158 72	15,288 17	12,997 33
Colombie-Britannique....	15,983 72	17,175 97	15,853 00	18,948 78	15,152 73	15,576 99	17,570 72
Construction—							
En amont de Montréal...	14,286 65	13,320 40	16,267 98	7,207 90	11,993 75	13,297 81	14,180 02
Québec	19,325 00	24,336 47	12,945 29	12,776 47	4,154 58	7,797 75	7,539 76
Nouvelle-Ecosse..........	43,898 63	42,214 55	25,550 00	13,500 00	17,386 97	7,069 01	7,758 36
Nouveau-Brunswick	8,842 97	17,819 85	7,083 82	12,028 13	22,598 14	4,985 53	4,578 52
Ile du Prince-Edouard ...	....	11,829 61	17,752 00	2,504 47	2,560 88	6,074 50	8,150 05
Colombie-Britannique . ..	8,799 07	8,477 67	29 66	....	....	....	8,645 39
Steamers fédéraux—							
Québec	79,043 70	62,971 49	49,987 66	42,683 00	44,972 79	49,318 93	64,973 00
Nouvelle-Ecosse	22,992 62	133,826 08	38,839 29	43,027 00	42,016 53	32,574 64	34,700 60
Nouveau-Brunswick	....	....	....	....	....	....	....
Ile du Prince-Edouard. ..	....	16,241 26	61,782 63	28,933 63	16,333 05	14,429 52	15,139 95
Colombie-Britannique . ..	41,796 74	19,156 56	16,095 90	12,193 40	8,460 68	9,733 34	11,788 09
Examen des capitaines et seconds	5,696 62	4,672 08	4,050 00	4,249 76	4,250 12	4,253 43	3,888 41
Expédit'n de la B. d'Hudson	....	....	....	....	....	....	....
Enquêtes au sujet des nauf.	366 00	466 41	342 65	500 00	1,691 00	676 73	310 48
Hôpital de la marine, Québec	21,994 75	23,795 85	19,965 97	19,987 50	20,791 77	19,991 22	19,964 33
Hôpitaux de la marine.	37,111 67	37,155 72	42,449 55	37,487 10	37,445 57	35,040 00	32,218 94
Service météorologique.....	33,580 00	45,560 03	44,871 38	46,050 24	45,706 13	45,554 51	46,163 54
Enregistrement des navires canadiens	1,096 46	412 06	842 14	1,435 10	239 26	257 75	607 43
Enlèvem. d'obstacles à la nav.	450 00	....	293 00	462 00	305 86	825 00	150 00
Récomp. pour sauvet. de vies	3,552 86	2,292 20	1,958 55	4,071 00	2,833 10	2,263 15	1,806 13
Service des signaux........	....	....	....	....	....	....	....
Inspection des bateaux à vap.	12,200 00	13,081 86	13,073 01	13,228 38	13,076 46	11,854 34	12,211 65
Levé hydrog. de la B. Georg..	....	....	....	....	....	....	....
Police riveraine, Montréal..	13,395 00	14,090 00	13,524 29	14,062 00	13,462 74	13,131 06	21,953 26
" Québec....	24,500 00	27,136 68	21,482 08	23,498 06	23,023 26	22,094 48	13,497 81
Gouvernement civil	31,326 18	32,789 18	32,304 12	32,682 50	33,610 19	35,083 95	36,447 50
Communicat'n par vapeurs—							
Entre Québec et les provinces maritimes.......	10,000 00	10,000 00	....	....	....	....	....
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	....	750 00	....	....	....	....	....
Achat de str. p. remplacer—							
Le *Glendon*.............	....	....	....	....	....	....	....
Le *Lady Head*.....	....	....	....	....	....	....	....
Service postal d'hiver, I.P.-E	....	....	....	....	....	....	....
Observations des marées....	....	....	....	....	....	....	....
Gratifications.	....	....	....	....	....	....	....
Levé hydrog., anse Burrard.	....	....	....	....	....	....	....
Commerce d'export. du bétail	....	....	....	....	....	....	....
	844,586 09	979,146 27	820,054 38	786,156 23	755,359 47	723,360 89	761,730 62

Annexe N° 16.—État des dépenses encourues par le ministère de la marine à partir de la date de la confédération jusqu'au 30 juin 1894—*Suite.*

—	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ s.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—							
En amont de Montréal.	71,048 50	70,116 68	70,788 27	70,697 89	85,718 98	75,690 74	85,588 70
District de Montréal. . .	21,643 05	22,250 32	22,946 43	23,262 94	33,289 28	16,735 49	17,510 17
En aval de Québec.	91,098 66	102,784 99	101,302 35	118,856 94	131,095 29	131,540 80	108,278 67
Nouvelle-Ecosse.	137,846 15	150,793 17	142,909 72	137,439 40	143,153 24	117,708 53	133,009 92
Nouveau-Brunswick . .	66,073 00	75,947 92	86,670 70	92,130 28	76,046 63	96,425 28	73,465 49
Ile du Prince-Edouard..	16,9[illegible]5 72	17,907 27	19,059 62	20,218 83	22,282 52	17,852 13	14,796 62
Colombie-Britannique. .	17,803 00	18,349 06	18,107 54	15,457 76	14,783 75	16,230 43	19,604 63
Cap-Race	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	4,453 25	5,124 20
Construction—							
En amont de Montréal.	13,581 00	9,782 27	18,432 63	27,977 42	36,678 16	18,383 20	6,341 97
Québec	3,731 31	9,672 50	3,168 48	4,354 87	5,877 84	1,260 00	2,287 86
Nouvelle-Ecosse..	13,355 00	9,422 75	12,489 35	4,352 42	5,905 17	5,330 89	2,533 48
Nouveau-Brunswick . . .	2,253 80	1,022 57	2,868 70	7,667 42	2,421 66	5,280 75	1,542 61
Ile du Prince-Edouard..	3,092 00	1,934 49	2,158 60	879 40	. . . .	384 60	. . . .
Colombie-Britannique ..	3,237 90	1,005 26	9,830 38	5,223 11	4,942 70	321 84	6,918 00
Imprimeur de la reine..	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	26 58	. . . .
Steamers fédéraux—							
Québec.	44,923 98	45,156 13	43,019 13	51,092 98	51,485 03	50,714 52	
Nouvelle-Ecosse.	31,049 74	37,841 07	27,726 60	42,921 27	30,283 27	32,287 10	
Nouveau-Brunswick . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	24,633 26	14,337 23	
Ile du Prince-Edouard..	23,911 97	19,680 00	19,539 52	33,962 54	20,927 58	19,987 67	150,659 19
Colombie-Britannique..	8,504 61	25,484 00	16,111 83	12,485 07	13,430 69	10,809 07	
Ministère	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	13,288 83	
Examen des capitaines et seconds	3,982 00	4,021 20	5,580 79	6,656 44	5,239 28	4,858 98	5,063 96
Expédit. de la B. d'Hudson	. . . .	. . . .	480 69	71,374 69	35,217 10	14,762 61	165 00
Enquêtes au suj. des nauf.	863 19	875 64	830 12	385 15	592 63	520 14	513 91
Hôpit'l de la marine, Québ.	19,938 12	19,998 53	19,990 34	19,996 68	16,047 95	19,706 96	18,777 62
Hôpitaux de la marine. . .	33,162 45	29,880 78	31,401 30	35,371 29	32,229 02	32,545 35	30,667 67
Service météorologique. . .	47,464 07	51,990 25	56,418 16	56,625 46	56,898 33	57,140 74	59,986 10
Enregistrement des navires canadiens	2,013 28	168 84	189 27	237 88	157 13	233 13	897 02
Enlèv. des obstac. à la nav.	1,116 51	35 80	342 76	2,259 21	1,237 34	4,190 83	2,500 94
Récomp. p. sauvet. de vies	2,212 00	2,534 60	2,614 91	5,221 15	8,147 22	7,363 94	6,825 48
Service des signaux.	. . . .	3,365 33	6,704 17	3,881 05	4,622 00	5,082 17	4,441 59
Inspection des bat. à vap.	14,835 00	16,209 00	21,893 28	23,235 04	21,775 57	22,837 80	21,430 45
Levé hydr. de la B. Georg. .	. . . .	77 81	26,745 54	20,454 68	17,759 36	21,592 55	19,424 14
Police riveraine, Montréal	21,994 74	15,798 24	19,021 93	17,683 59	20,933 75	17,413 47	18,725 95
" Québec. .	20,321 82	22,520 41	22,958 79	20,399 33	22,922 82	22,935 65	18,553 57
Gouvernement civil.	36,789 46	37,988 39	38,775 00	29,900 83	30,453 57	37,193 62	32,728 78
Communicat. par vapeurs :							
Entre Québec et les provinces maritimes.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la t. ferme	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Achat de str. p. remplacer							
Le *Glendon*.	. . . .	395 55	56,164 71	47,238 03	. . . .	. . . .	. . . .
Le *Lady Head*.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Service postal d'hiv., I.P.E	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	5,985 42	6,312 93	7,740 25
Observations des marées. .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Gratifications.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Levé hydr., anse Burrard.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
Com'erce d'xport. du bétail	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	774,831 53	825,010 82	927,241 61	1,029,[illegible]01 14	980,120 59	917,557 31	883,250 85

ANNEXE N° 16.—ÉTAT des dépenses encourues par le ministère de la marine à partir de la date de la confédération jusqu'au 30 juin 1894—*Fin.*

—	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—						
En amont de Montréal	72,621 23	84,035 65	93,180 72	87,033 61	87,598 15	78,090 69
District de Montréal	12,285 79	118,750 70	122,471 89	116,531 27	120,404 19	124,348 80
En aval de Québec	112,680 20					
Nouvelle-Ecosse	140,197 15	139,459 56	139,916 83	148,815 26	150,445 26	137,339 73
Nouveau-Brunswick	78,285 79	61,608 91	61,089 31	66,886 69	71,079 46	59,917 96
Ile du Prince-Edouard	19,118 51	16,968 80	19,000 46	17,069 98	16,819 64	15,569 39
Colombie-Britannique	16,877 12	16,411 49	19,595 2[illegible]	26,858 68	24,413 27	27,240 77
Cap-Race	7,358 01					
Construction—						
En amont de Montréal	8,623 76		9,796 28	21,704 05	8,766 62	12,581 15
Québec	12,203 06		3,723 14	809 27	10,097 18	4,743 13
Nouvelle-Ecosse	6,039 91		4,596 94	1,965 16	4,381 24	3,104 77
Nouveau-Brunswick	2,966 36	23,863 09	208 10	1,845 35	1,271 15	115 45
Ile du Prince-Edouard			410 00	1 56		1,604 00
Colombie-Britannique	1,890 00		14,417 25	9,478 81	2,958 61	6,357 43
Imprimeur de la reine	40 14					
Steamers fédéraux—						
Québec						
Nouvelle-Ecosse						
Nouveau-Brunswick	126,629 33	114,956 20	111,437 0[illegible]	145,899 61	163,097 46	178,183 97
Ile du Prince-Edouard						
Colombie-Britannique						
Ministère						
Examen des capitaines et seconds	4,381 04	4,117 83	4,255 24	6,363 88	4,116 99	3,745 33
Expédition de la baie d'Hudson						
Enquête au sujet des naufrages	516 67	888 94	1,172 77	603 21	643 49	850 81
Hôpital de la marine, Québec	18,643 14	10,279 08	751 75			
Hôpitaux de la marine	33,689 20	31,450 03	33,303 37	34,106 83	35,757 07	38,403 94
Service météorologique	58,577 07	58,452 10	62,457 10	67,138 06	64,165 60	66,440 96
Enregistrem. des navires canadiens	179 21	647 52	1,207 07	462 59	1,476 19	394 00
Enlèvement des obstacles à la navig.	3,603 65	5,737 26	3,633 65	2,878 68	1,554 53	202 02
Récompenses pour sauvetage de vies	5,503 44	8,150 92	4,952 20	6,398 93	7,432 64	8,014 67
Service des signaux	5,092 54	4,976 80	4,700 79	5,014 42	5,040 58	4,668 93
Inspection des bateaux à vapeur	22,313 03	20,989 52	22,183 76	22,736 59	24,386 95	25,961 36
Levé hydrographique de la baie Georgienne et autres trav. hydrog.	17,808 46	17,969 23	17,677 51	16,451 10	17,542 11	31,461 76
Police riveraine, Montréal	16,948 82	13,167 00	573 80			
" Québec	14,698 68	8,620 61	7,279 85	6,161 60	5,436 23	
Gouvernement civil	43,501 96	42,835 78	43,253 67	43,195 31	56,477 21	54,988 88
Communication par vapeurs—						
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	143,505 60					
Réparations aux quais					84 90	1,007 65
Achat de str. pour remplacer—						
Le *Glendon*						
Le "*Lady Head*"						
Service postal d'hiver, I.P.-E.	1,842 47	2,752 67	7,012 70	3,309 44	4,376 96	6,497 03
Observations des marées		244 75	1,888 71	711 59	5,099 17	10,172 61
Gratifications	200 00	80 00	1,025 00			3,261 32
Levé hydrographiq., anse Burrard			1,690 12	2,580 45		
Commerce d'exportation du bétail			520 8[illegible]	1,411 57	1,711 73	1,350 83
Levé hydrogr. de la baie de Quinté					2,085 45	
	1,023,801 34	807,417 5[illegible]	885,410 11	861,426 80	898,720 03	905,654 34

ANNEXE N° 17.

ÉTAT COMPARATIF des phares, etc., ainsi que des navires de la division de la marine, entretenus dans les diverses agences, corrigé jusqu'à la date du 31 décembre 1894.

DISTRICT.	Phares.	Feux.	Gardiens.	Phares flottants.	Sifflets de brume.	Cornets de brume.	Cloches de brume.	Canons ou bombes de brume.	Bouées à sifflet.	Bouées-cloches.	Bouées à gaz.	Steamers.	Dépense totale pour chacune des agences.	Appointem'ts payés aux agences.	Nombre de personnes employées à chacune des agences.
	*	*											$ c.		
Province d'Ontario	176	218	170	4	2	10	2			4					
Phares flottants	4	4											90,671 84		
Province de Québec	116	153	137	8	2	9		9			10 (4 avec cloc.)	3	155,215 50	4,800	4—Agent, comptable et 2 commis.
Phares flottants	8	8			3		1								
Province de la Nouvelle-Ecosse	169	175	174	1	10	6	2	1	15	11		1	163,493 25	3,850	4—Agent, comptable, commis et messager.
Signaux de brume	2	2													
Phares flottants	1	1													
Province du Nouveau-Brunswick	94	118	100	1	4	8		1	4	3		1	89,676 74	3,450	3—Agent, comptable, messager.
Signaux de brume	3	3													
Phares flottants	1	1													
Province de l'Ile du Prince-Ed.	35	55	41			1			3	1		Vapeur "Stanley."	45,351 04	1,400	1—Agent.
Province de la Col.-Britannique	13	13	15		1	5	3			1		2	54,324 87	1,920	2—Agent, messager et commis employés de temps à autre.
Bouées à feu	2	4													
	624 *	755 *	637	14	22	39	8	11	22	20	10				

*Les phares flottants et les signaux de brume aux endroits où il n'y a pas de feux, se trouvent, dans ces deux colonnes, compris dans le nombre total des phares et des feux en Canada.

ANNEXE N° 18.

SERVICE POSTAL PAR LES BATEAUX BRISE-GLACE.

La première traversée eut lieu le 17 janvier 1894, date de la clôture de la navigation.

Par suite de l'épaisseur de la glace et de la forte quantité de neige qui est tombée, il a fallu porter le nombre des bateliers sur chaque bateau de 5 à 6 pour environ 68 traversées. En outre, le poids des dépêches et des paquets a été beaucoup plus considérable que d'habitude; aussi les hommes ont-ils été soumis à un travail ardu. Pendant toute la dernière partie de la saison, ou a eu besoin de six bateliers sur chaque bateau.

Voici un état des opérations de la saison:—

Traversées faites de la Traverse à l'ouest	57
" du Cap-Tourmente à l'est	59
Hommes transportés	58
Femmes transportées	7
Passagers sous le harnais, transportés	48
Passagers traînés "	17
Surplus de bagages "	350 tonneaux.
Nombre de sacs à dépêches "	3,576 sacs.
Recettes brutes	$178 50

VINGT-SEPTIÈME RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE

DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

1894

PÊCHERIES

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



/

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1895

[N° 11*a*—1894.] *Prix* : 35 *cents.*

Rapport des Pêcheries.

A Son Excellence le très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, gouverneur général du Canada, etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence, pour être présenté à la législature du Canada, le vingt-septième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

CHARLES H. TUPPER,

Ministre de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 1er avril 1895.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

RAPPORT DES PÊCHERIES DE 1894

A.

B.

C.

C

D.

E.

G.

H.

Rapport des Pêcheries.

I.

K.

L.

M.

M

N.

O.

P.

Q.

R.

S.

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport des opérations de la division des pêcheries de ce département pour l'année civile qui s'est terminée le 31 décembre 1894.

Ce rapport renferme des états de dépenses et de recettes, un état détaillé des primes de pêche, y compris un rapport sur les fraudes et poursuites se rattachant aux gratifications de pêche; un nouveau rapport sur les travaux de la Commission internationale des pêcheries, la question de la mer de Behring, le service de protection des pêcheries, le bureau de renseignements sur les pêcheries, l'ostréiculture, la pisciculture, et finalement les annexes suivantes :—

N° 1. Liste des gardes-pêche canadiens.

N° 2. Etat détaillé des demandes de primes de pêche, 1893.

N° 3. Service de protection des pêcheries par le commandant O. G. V. Spain.

N° 4. Etat détaillé du bureau des renseignements sur les pêcheries par M. Hutchins.

N° 5. La question de la mer de Behring par M. Robert N. Vanning.

N° 6. Rapport des inspecteurs et statistique des pêches, Nouvelle-Ecosse.

N° 7. do do Nouveau-Brunswick.

N° 8. Rapport du garde-pêche A. Lord et statistique des pêches, Ile du Prince-Edouard.

N° 9. Rapport du D[r] Wakeham; analyse des rapports des gardes-pêche et statistique des pêches, Québec.

N° 10. Analyse des rapports de gardes-pêche et statistique des pêches, Ontario.

N° 11. Rapport de l'inspecteur et statistique des pêches, Manitoba.

N° 12. do do Territoires du N.-O.

N° 13. do do Colombie-Britannique.

N° 14. Pisciculture par M. S. Wilmot.

VALEUR DES PÊCHERIES EN 1894.

La valeur totale des pêcheries pour l'année 1894 a été de $20,719,583, et le tableau suivant montre la valeur relative des principales espèces de poissons qui entrent dans le commerce, ainsi que les augmentations et diminutions de chacune :

Espèces de poissons.	Montant.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$
Morue	4,234,231	205,783	....
Saumon	3,227,439	....	663,205
Homard	2,370,632	....	113,936
Hareng	2,565,730	712,839	....
Phoque	970,145	95,303	....
Maquereau	908,870	....	187,196
Poisson blanc	879,650	....	419,094
Truite	758,147	99,533	....
Egrefin	516,547	70,227	....
Eperlan	404,883	....	9,291
Merluche	304,652	....	63,171
Sardine	285,756	67,738	....
Doré	293,266	135,865	....
Flétan	254,152	38,785	....
Gasparot	253,904	41,190	....
Merlan	221,894	....	19,687
Huîtres	182,108	25,668	....
Esturgeon	119,055	13,2[illegible]0	....
Anguille	124,095	5,302	....
Achigan	93,801	14,600	....
Alose	92,432	15,356	....
Petite morue ou poisson gelé	90,815	13,745	....

Note.—La quantité de poisson employé comme appât est évaluée à $332,417, et celle des huiles de poisson à $298,338.

Récapitulation de la valeur totale pour chaque province pour les années 1893 et 1894.

Provinces.	Valeur. 1893.	Valeur. 1894.	Diminution.	Augmentation
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	6,407,279 49	6,547,387 11	....	140,107 62
Nouveau-Brunswick	3,746,121 40	4,351,526 69	....	605,405 29
Colombie-Britannique	4,443,963 20	3,950,478 30	493,484 90	....
Québec	2,218,905 21	2,303,386 54	....	84,481 33
Ontario	1,694,930 70	1,659,968 66	34,962 04	....
Ile du Prince-Edouard	1,133,368 26	1,119,738 07	13,630 19	....
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1,042,093 00	787,087 93	255,005 07	....
Totaux	20,686,661 26	20,719,573 30	797,082 20	829,994 24
Augmentation	....	....	....	32,912 04

ETAT COMPARATIF du rendement et de la valeur des pêches du Canada, en 1893 et 1894.

Espèces de poissons.		1893. Quantité.	1893. Valeur. $ c.	1894. Quantité.	1894. Valeur. $ c.
Morue	qtx.	892,978	4,019,193 00	938,027	4,225,896 00
do langues et noues	brls.	925½	9,255 00	833½	8,335 00
Saumon, conservé en boîtes	liv.	29,233,317	2,926,502 35	23,647,162	2,365,717 30
do frais	"	7,149,123	890,693 80	5,484,653	801,429 80
do saumuré	brls.	6,804	63,360 00	5,629	51,404 00
do fumé	liv.	150,710	10,088 40	80,280	8,888 00
Homard, conservé en boîtes	"	13,674,713	1,914,457 80	13,333,693	1,803,256 66
do dans la carapace, vivant, etc	tonn.	7,347¼	570,110 00	7,565	567,375 00
Hareng, saumuré	brls.	316,746	1,425,812 00	439,238	1,977,336 00
do frais ou gelé	liv.	13,854,974	317,631 12	16,966,241	404,965 86
do fumé	"	5,437,620	109,448 40	9,100,980	183,427 60
Poisson blanc	"	21,390,289	1,298,744 10	14,854,170	879,650 46
Maquereau, saumuré	brls.	67,912	904,832 00	53,087	731,782 00
do frais et conservé	liv.	2,172,097	190,234 14	1,803,072	177,088 14
Truite	"	6,504,639	650,463 90	7,182,083	720,906 80
do saumurée	brls.	815	8,150 00	3,724	37,240 00
Egrefin, séché	qtx.	133,234	466,319 50	137,140	479,987 50
do frais, en conserve, etc.	liv.	....	....	503,490	36,559 20
Eperlan	"	8,283,481	414,174 00	8,087,079	404,882 95
Merluche	qtx.	107,518	322,554 00	103,297	263,059 00
do noues de	liv.	90,539	45,269 50	83,187	41,593 00
Merlan	qtx.	80,527	241,581 00	88,758	221,894 00
Flétan	liv.	2,840,619	215,366 80	3,481,276	254,151 90
Gasparot	brls.	47,281	212,714 00	63,470	253,904 00
Brochet	liv.	8,737,605	209,688 25	3,079,484	81,655 75
Sardine	brls.	100,879	205,518 00	136,828	274,756 00
do en conserve	boîtes	250,000	12,500 00	220,000	11,000 00
Doré	liv.	3,848,304	157,409 65	7,610,425	293,266 25
Huîtres	brls.	51,080	156,440 00	45,127	182,108 00
Esturgeon	liv.	1,860,477	105,795 12	2,182,071	119,055 10
Poisson commun et mêlé	brls.	44,458	162,113 50	73,167	226,373 95
Anguille, saumurée	"	8,259	82,590 00	7,978	75,116 00
do fraîche	liv.	941,150	56,203 00	951,350	48,979 32
Achigan	"	1,131,091	79,201 08	1,289,461	93,800 86
Alose	brls.	7,708	77,076 60	9,244	92,432 30
Petite morue ou poisson gelé	liv.	1,611,428	77,070 90	1,816,320	90,815 50
Moules		....	68,657 80	....	62,996 25
Encornet	brls.	10,936	43,744 00	14,868	59,470 00
Maskinongé	liv.	505,495	30,329 70	627,457	37,647 42
Poisson mêlé (Colombie-Britannique)		....	22,533 50	....	24,693 00
Plie	liv.	405,450	20,272 50	424,320	20,975 50
Crabes	nombre.	....	18,000 00	....	18,000 00
Oulachons	liv.	298,300	17,934 00	336,700	17,090 00
Winninish	"	100,000	6,000 00	100,000	6,000 00
Peaux de phoques à fourrure, C.-B.	nombre.	70,332	843,984 00	94,474	944,740 00
Peaux de loups marins	"	26,349	30,858 50	21,643	25,405 00
Peaux de loutres de mer	"	15	1,875 00	12	1,500 00
Peaux de marsouins	"	251	1,004 00	97	388 00
Perche	liv.	....	....	971,814	28,970 08
Huile de poisson	gall.	804,820	321,927 40	745,848	298,338 40
Boitte	brls.	224,430	294,270 00	250,984	332,417 00
Poisson pour engrais	"	147,732	73,867 00	106,239	53,120 00
Guano de poisson	tonn.	1,510¾	26,693 75	5,117	71,525 00
Consommation locale non comp. dans les rapports.		....	256,149 20	....	226,208 45
Total		....	20,686,661 26	....	20,719,573 30

— B ½

TABLEAU COMPARATIF du rendement de chaque pêche dans les différentes provinces du Canada.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Espèces de poissons.		1893.			1894.		
		Quantité.	Valeur.		Quantité.	Valeur.	
			$	c.		$	c.
Saumon, salé	brls.	266	4,256	00	348	5,568	00
do frais	liv.	521,230	104,245	20	467,496	93,498	40
do en boîtes	"	5,704	855	80	1,522	228	30
do fumé	"	4,490	898	00	5,940	1,188	00
Hareng, salé	brls.	122,096	549,431	00	173,059	778,765	50
do fumé	liv.	296,600	5,932	00	560,825	11,216	50
do frais	"	668,620	5,367	50	909,450	21,302	50
Maquereau, salé	brls.	34,844	441,880	00	27,653	375,706	00
do frais	liv.	1,739,722	140,429	14	1,240,610	109,592	70
Homard, conserve	"	5,935,535	830,972	88	6,056,111	847,856	86
do frais ou vivant	ton'x.	6,131¾	483,710	00	5,956	446,700	00
Morue, séchée	qtx.	546,448	2,459,016	00	544,520	2,450,341	50
do langues et noues	brls.	624	6,240	00	550½	5,505	00
Merluche, séchée	qtx.	58,210	174,630	00	60,888	152,220	00
do noues de	liv.	45,790	22,895	00	40,613	20,306	00
Egrefin, séché	qtx.	106,396	372,386	00	108,513	379,795	00
do frais	liv.	210,000	4,200	00	180,000	3,600	00
do en conserve	"	181,400	21,768	00	139,500	16,740	00
do fumé	boîtes.	3,170	7,608	00	3,633	8,719	20
Merlan	qtx.	66,857	200,571	00	70,043	175,106	50
Truite	liv.	147,459	14,745	90	144,810	14,481	00
Flétan	"	1,096,340	109,633	90	1,218,959	121,895	20
Eperlan	"	366,202	18,310	05	430,347	21,517	35
Bar	"	8,685	520	72	6,830	683	00
Gasparot	brls.	21,922	98,648	50	20,619	82,476	00
do fumé (par 100)	nomb.	50,000	400	00	28,000	224	00
Huîtres	brls.	3,488	10,464	00	2,512	10,048	00
Moules	"	2,556	17,665	00	3,676½	24,993	00
Anguille	"	3,168	31,680	00	3,669	36,690	00
Alose	"	1,995	19,950	00	1,509	15,090	00
Encornet	"	10,517	42,068	00	13,063½	52,254	00
Poisson blanc	"	....	....		365	2,190	00
Plie	liv.	59,750	2,987	50	160,520	8,025	50
Petite morue	"	51,545	2,576	75	55,470	2,773	00
Poisson commun et mêlé	brls.	4,532	8,180	00	8,493	16,210	00
Huile de poisson	galls.	300,375	120,149	40	322,221	128,887	60
Boitte	brls.	65,652	56,103	00	79,004	74,447	00
Poisson pour engrais	"	13,898	6,950	00	22,347	11,174	00
Guano de poisson	ton'x.	300¾	7,518	75	747	18,675	00
Peaux de loups marins	nomb.	1,149	1,436	50	564	697	50
Total		....	6,407,279	49	....	6,547,387	11
Augmentation		....	....		....	140,107	62

ÉTAT COMPARATIF du rendement de chaque pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Espèces de poissons.		1893. Quantité.	1893. Valeur.	1894. Quantité.	1894. Valeur.
			$ c.		$ c.
Saumon, salé	brls.	109	1,744 00	10	100 00
do frais	liv.	2,419,205	483,841 00	2,246,422	449,284 40
do en boîtes	"	41,205	6,180 75	18,200	2,730 00
do fumé	"	2,980	596 00	13,840	2,860 00
Hareng, salé	brls.	121,478	546,651 00	171,614	772,263 00
do frais	liv.	4,630,850	48,496 50	9,265,357	185,307 14
do fumé	"	5,084,920	101,698 40	8,481,355	169,627 10
Maquereau, salé	brls.	10,573	148,022 00	6,210	86,940 00
do frais	liv.	387,175	45,381 00	543,700	65,244 00
Homard, en boîtes	"	3,373,370	472,271 80	2,935,500	410,970 00
do vivant ou frais	tonn.	1,213½	86,320 00	1,608	120,600 00
Morue, séchée	qtx.	73,226	329,517 00	109,443	492,493 50
do langues et noues de	brls.	46½	465 00	87	870 00
Merluche, séchée	qtx.	41,114	123,342 00	32,776	81,940 00
Noues de merluche	liv.	37,834	18,917 00	27,559	13,779 50
Egrefin	qtx.	13,455	47,092 50	25,710	89,983 00
Merluche, fumée	liv.	....	....	75,000	7,500 00
Merlan	qtx.	13,670	41,010 00	18,715	46,787 50
Truite	liv.	163,060	16,306 00	185,470	21,695 50
Flétan	"	203,864	20,386 40	237,977	23,797 70
Eperlan	"	7,109,365	355,468 25	6,728,000	336,400 00
Bar	"	283,400	28,340 00	404,000	40,400 00
Gasparot	brls.	24,690	111,105 00	41,971	167,884 00
Huîtres	"	16,365	49,095 00	16,960	67,840 00
Moules	"	10,104	17,751 00	10,580	18,812 50
do en boîtes et écaillées	liv.	260,536	13,026 80	36,735	1,836 75
Anguille	brls.	4,391	43,910 00	3,143	31,430 00
Alose	"	5,055	50,550 00	7,135	71,350 00
Encornet	"	419	1,676 00	859	3,436 00
Sardine	"	96,119	191,238 00	134,478	267,706 00
do en conserve	boîtes.	250,000	12,500 00	220,000	11,000 00
Doré	liv.	131,300	6,565 00	157,200	7,860 00
Plie	"	345,600	17,280 00	263,800	12,950 00
Poisson gelé	"	1,385,050	69,252 50	1,649,500	82,475 00
Poisson commun ou mêlé	brls.	3,590	7,360 00	1,804	3,837 00
Peaux de loups marins	nombre.	2	2 00	15	15 00
Huiles de poisson	galls.	70,070	28,028 00	86,989	34,795 60
Boitte	brls.	63,871	95,806 50	70,536	105,804 00
Poisson pour engrais	"	38,358	19,179 00	52,545	26,272 50
Guano de poisson	tonn.	390	9,750 00	586	14,650 00
Consommation locale dans le district n° 1 non comprise dans le relevé ci-dessus		....	80,000 00	....	....
Total		....	3,746,121 40	....	4,351,526 69
Augmentation		....	....	....	605,405 29

ÉTAT COMPARATIF du rendement de chaque pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Espèces de poissons.		1893. Quantité.	1893. Valeur.	1894. Quantité.	1894. Valeur.
			$ c.		$ c.
Saumon, frais	liv.	2,970	594 00	9,900	1,980 00
do en conserve	"	....	....	300	45 00
Hareng, salé	brls.	40,949	184,270 50	45,042	202,689 00
do frais	liv.	12,500	125 00	122,000	1,220 00
do fumé	"	6,000	120 00	....	....
Maquereau, salé	brls.	14,280	199,920 00	10,241	143,374 00
do en boîtes	liv.	38,100	4,572 00	18,762	2,251 44
Homard, en boîtes	"	3,168,674	443,614 36	3,173,084	380,770 08
Morue, séchée	qtx.	21,062	94,779 00	23,976	107,892 00
Langues et noues de morue	brls.	2	20 00	5	50 00
Merluche, séchée	qtx.	8,044	24,132 00	9,633	28,899 00
Noues de merluche	liv.	6,915	3,457 50	15,015	7,507 50
Egrefin	qtx.	868	3,038 00	1,715	6,002 50
Truite	liv.	35,970	3,597 00	42,850	4,285 00
Flétan	"	5,400	540 00	8,200	820 00
Eperlan	"	496,390	24,819 50	673,669	33,683 45
Gasparot	brls.	569	2,560 50	830	3,320 00
Huîtres	"	29,627	88,881 00	24,055	96,220 00
Moules	"	425	2,550 00	578	1,734 00
Anguille	"	700	7,000 00	1,166	6,996 00
Alose	"	....	....	10	100 00
Encornet	"	....	....	20	80 00
Plie	liv.	100	5 00	....	....
Petite morue	"	1,670	83 50	4,850	242 50
Poisson commun ou mêlé	brls.	938	1,876 00	80	160 00
Huile de poisson	galls.	10,096	4,038 40	12,199	4,879 60
Peaux de loups marins	nombre.	10	10 00	30	30 00
Boitte	brls.	20,435	30,652 50	31,238	46,857 00
Poisson pour engrais	"	125	62 50	100	50 00
Guano de poisson	tonn.	805	8,050 00	3,760	37,600 00
Total		....	1,133,368 26	....	1,119,738 07
Diminution		....	....	....	13,630 19

ETAT COMPARATIF du rendement de chaque pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC.

Espèces de poissons.		1893. Quantité.	1893. Valeur.	1894. Quantité.	1894. Valeur.
			$ c.		$ c.
Saumon, salé	brls.	741	11,856 00	446	7,136 00
do frais	liv.	611,518	122,303 60	790,835	158,167 00
do en boîtes	"	16,500	2,475 00	....	....
Hareng, salé	brls.	29,051	130,729 50	45,377	204,196 50
do frais	liv.	90,400	904 00	147,340	1,473 40
do fumé	"	41,400	828 00	41,200	824 00
Maquereau, salé	brls.	8,215	115,010 60	8,983	125,762 00
do frais	liv.	7,100	852 00	....	....
Homard, en boîtes	"	1,197,134	167,598 76	1,168,998	163,659 72
do frais	ton'x.	2	80 00	1	75 00
Morue, salée	qtx.	247,622	1,108,161 00	256,906	1,156,077 00
do langues et noues	brls.	253	2,530 00	191	1,910 00
Merluche, salée	qtx.	150	450 00	....	....
Egrefin, salé	"	2,922	10,227 00	1,202	4,207 00
Flétan	liv.	161,115	16,111 50	136,640	13,664 00
Poisson blanc	"	155,360	12,428 80	130,985	10,478 80
Truite	"	407,070	40,707 00	455,992	45,599 20
Alose	"	109,610	6,576 60	98,205	5,892 35
Eperlan	"	231,524	11,576 20	202,163	10,108 10
Moules	brls.	1,408	7,040 00	1,404	7,020 00
Anguilles	liv.	844,530	50,405 80	811,000	40,558 32
Esturgeon	"	208,450	12,507 00	294,660	17,679 60
Sardines	brls.	4,760	14,280 00	2,350	7,050 00
Maskinongé	liv.	52,500	3,150 00	103,625	6,217 50
Achigan	"	104,525	6,271 50	126,905	7,614 30
Doré	"	240,478	12,023 90	227,300	11,365 00
Brochet	"	205,730	10,286 50	217,195	10,859 75
Winninish	"	100,000	6,000 00	100,000	6,000 00
Encornet	brls.	....	....	925	3,700 00
Perche	liv.	....	....	106,780	3,203 40
Petit morue	"	173,163	5,158 15	106,500	5,325 00
Poisson commun et mêlé	brls.	14,293	42,880 80	17,150	51,450 00
Peaux de loups marins	nombre.	21,038	26,297 50	17,774	22,217 50
Peaux de marsouins	"	251	1,004 00	97	388 00
Huile de poisson	galls.	252,029	100,811 60	181,439	72,575 60
Boitte	brls.	74,472	111,708 00	70,206	105,309 00
Poisson pour engrais	"	95,351	47,675 50	31,247	15,623 50
Total		....	2,218,905 21	....	2,303,386 54
Augmentation		....	....	....	84,481 33

ÉTAT COMPARATIF du rendement de chaque pêche, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Espèces de poissons.		1893.		1894.	
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
			$ c.		$ c.
Saumon, en boîtes	liv.	29,169,908	2,916,990 80	23,627,140	2,362,714 00
do frais	"	3,594,200	179,710 00	1,970,000	98,500 00
do fumé	"	143,240	8,594 40	60,500	4,840 00
do salé	brls.	5,688	45,504 00	4,825	38,600 00
Hareng, frais	liv.	458,000	22,900 00	378,000	11,340 00
do fumé	"	8,700	870 00	17,600	1,760 00
do salé	brls.	250	1,500 00	510	3,060 00
Esturgeon	liv.	330,000	16,500 00	502,106	25,105 30
Flétan	"	1,373,900	68,695 00	1,879,500	93,975 00
Oulachons, saumurés	brls.	948	7,584 00	866	8,660 00
do fumés	liv.	17,500	1,050 00	8,500	680 00
do frais	"	186,000	9,300 00	155,000	7,750 00
Truite	"	56,400	5,640 00	54,500	5,450 00
Eperlan	"	80,000	4,000 00	52,900	3,174 00
Morue noire, salée	brls.	77	616 00	60	480 00
Morue de roche, fraîche	liv.	462,000	27,720 00	318,200	19,092 00
Huîtres	boiss.	4,000	8,000 00	4,000	8,000 00
Moules	"	600	480 00	600	480 00
Peignes	"	12,500	10,625 00	12,000	8,600 00
Crabes	nombre.	600,000	18,000 00	600,000	18,000 00
Peaux de phoques à fourrure	"	70,332	843,984 00	94,474	944,740 00
Peaux de loups marins	"	4,150	3,112 50	3,260	2,445 00
Peaux de loutres de mer	"	15	1,875 00	12	1,500 00
Poisson assorti ou poisson mêlé	liv.	304,750	15,237 50	474,000	14,751 00
Ecrevisses et crevettes	"	....	5,000 00	....	5,000 00
Huile de poisson	galls.	172,250	68,900 00	143,000	57,200 00
Produits de poissons		....	1,200 00	....	3,982 00
Poisson employé pour la consommation locale—main-d'œuvre chinoise—non compris dans ce qui précède		....	150,000 00	....	200,000 00
Guano fabriqué avec les déchets	ton'x.	15	375 00	24	600 00
Total		....	4,443,963 20	....	3,950,478 30
Diminution		....	....	....	493,484 90

ETAT COMPARATIF du rendement de chaque pêche.—*Fin.*

PROVINCE D ONTARIO.

Espèces de poissons.	1893.		1894.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		$ c.		$ c.
Poisson blanc.....brls.	630	6,300 00	1,188	11,880 00
do .....liv.	5,667,010	453,360 80	4,361,372	348,909 76
Truite saumonée.....brls.	815	8,150 00	3,724	37,240 00
do .....liv.	5,694,680	569,468 00	6,289,461	628,946 10
Hareng .....brls.	2,940	13,230 00	3,636	16,362 00
do .....liv.	7,994,604	239,838 12	6,144,094	184,322 82
Anguille..... "	96,620	5,797 20	140,350	8,421 00
Esturgeon..... "	1,237,577	74,254 62	1,157,035	69,422 10
Maskinongé..... "	452,995	27,179 70	523,832	31,429 92
Achigan..... "	734,481	44,068 86	751,726	45,103 56
Doré..... "	2,109,555	105,477 75	2,863 175	143,158 75
Brochet..... "	958,815	47,940 75	677,507	27,100 28
Poisson commun..... "	2,911,690	87,350 70	2,742,479	82,274 37
Perche..... "	.....	.....	846,600	25,398 00
Poisson pour la consommation locale..... "	417,140	12,514 20	.....	.....
Total.....	.....	1,694,930 70	.....	1,659,968 66
Diminution.....	.....	.....	.....	34,962 94

MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Espèces de poissons.	1893.		1894.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Poisson blanc..... liv.	15,441,919	826,654 50	10,123,848	506,191 90
Truite..... "	.....	.....	9,000	450 00
Doré..... "	1,366,971	33,343 00	4,362,750	130,882 50
Brochet..... "	7,573,060	151,461 00	2,184,782	43,695 72
Esturgeon..... "	84,450	2,533 50	228,270	6,848 10
Perche..... "	.....	.....	18,434	368 68
Tullibi..... "	68,600	2,058 00	420,824	12,199 72
Barbue..... "	.....	.....	59,738	1,194 76
Poisson mêlé..... "	1,240,800	12,408 00	5,904,810	59,048 10
Consommation locale, non comp. ci-dessus . "	1,363,515	13,635 00	2,620,845	26,208 45
Total.....	.....	1,042,093 00	.....	787,087 93
Diminution.....	.....	.....	.....	255,005 07

RÉCAPITULATION

INDIQUANT le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux, et la valeur de tout autre matériel de pêche, de même que le nombre de pêcheurs en Canada, 1894.

Province.	Pêcheurs.		Navires.			Bateaux.		Rets à mailler et seines.		Valeur des rets-pièges, rets à enclos, nasses, etc.	Valeur des homarderies.	Valeur approximative des réfrigérateurs, boucans et autres appareils non énumérés.	Valeur totale.
	Navires.	Bateaux.	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Brasses.	Valeur.				
					$		$		$	$	$	$	$
Nouvelle-Ecosse.......	5,907	19,571	594	26,064	1,321,559	14,324	325,899	2,320,728	606,604	138,838	498,273	470,799	3,361,972
Nouveau-Brunswick...	819	10,831	232	3,381	104,240	6,251	204,283	548,266	423,514	217,497	344,112	387,266	1,680,912
Ile du Prince-Edouard.	151	3,178	26	714	14,400	1,545	49,500	78,315	38,041	6,234	334,471	26,090	468,736
Québec	409	11,672	68	2,445	60,450	7,081	187,619	253,747	281,651	84,904	77,440	212,747	904,811
Ontario...............	421	3,734	*75	1,888	216,000	1,187	101,005	1,689,875	261,442	124,375	....	136,200	839,022
Colombie-Britannique..	†1,735	10,915	169	5,516	594,880	2,924	125,430	370,290	284,883	....	....	979,750	1,984,943
Manitoba et T.du N.-O.	83	1,293	*14	1,760	97,500	790	15,453	204,500	25,217	....	....	60,550	198,720
	9,525	61,194											
Totaux	....	70,719	1,178	41,768	2,409,029	34,102	1,009,189	5,465,721	1,921,352	571,848	1,254,296	2,273,402	9,439,116

* Presque tous des bateaux à vapeur. † Y compris les équipages des phoquiers.

RÉCAPITULATION

TABLEAU indiquant la valeur totale des pêches des provinces du Canada, de 1870 à 1894, inclusivement, telle que compilée d'après les rapports annuels du ministère des pêcheries.

Années.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile du Prince-Edouard.	Québec.	Ontario.	Colombie-Britannique.	Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Valeur totale pour le Canada
	$	$	$	$	$	$	$	$
1870	4,019,425	1,131,433	Non donné.	1,161,551	264,982	Non donné.	Non donné.	6,577,391
1871	5,101,030	1,185,033	do	1,093,612	193,524	do	do	7,573,199
1872	6,016,835	1,965,459	do	1,320,189	267,633	do	do	9,570,116
1873	6,577,087	2,285,662	207,595	1,391,564	293,091	do	do	10,754,997
1874	6,652,302	2,685,794	288,863	1,608,660	446,267	do	do	11,681,886
1875	5,573,851	2,427,654	298,927	1,596,759	453,194	do	do	10,350,385
1876	6,029,050	1,953,389	493,967	2,097,668	437,229	104,697	do	11,117,000
1877	5,527,858	2,133,237	763,036	2,560,147	438,223	583,433	do	12,005,934
1878	6,131,600	2,305,790	840,344	2,664,055	348,122	925,767	do	13,295,678
1879	5,752,937	2,554,722	1,402,301	2,820,395	367,133	631,766	do	13,529,254
1880	6,291,061	2,744,447	1,675,089	2,631,556	444,491	713,335	do	14,499,979
1881	6,214,782	2,930,904	1,955,290	2,751,962	509,903	1,454,321	do	15,817,162
1882	7,131,418	3,192,339	1,855,6[illegible]7	1,976,516	825,457	1,842,675	do	16,824,092
1883	7,689,374	3,185,674	1,272,468	2,138,997	1,027,033	1,644,646	do	16,958,192
1884	8,763,779	3,730,454	1,085,619	1,694,461	1,133,724	1,358,267	do	17,766,404
1885	8,283,922	4,005,431	1,293,430	1,719,460	1,342,692	1,078,038	do	17,722,973
1886	8,415,362	4,180,227	1,141,991	1,741,382	1,435,998	1,557,348	186,980	18,679,288
1887	8,379,782	3,559,507	1,037,426	1,773,567	1,531,850	1,974,887	129,084	18,386,103
1888	7,817,030	2,941,863	876,862	1,860,012	1,839,869	1,902,195	180,677	17,418,510
1889	6,346,722	3,067,039	886,430	1,876,194	1,963,123	3,348,067	167,679	17,655,256
1890	6,636,444	2,699,055	1,041,109	1,615,119	2,009,637	3,481,432	232,104	17,714,902
1891	7,011,300	3,571,050	1,238,733	2,008,678	1,806,389	3,008,755	332,969	18,977,878
1892	6,340,724	3,203,922	1,179,856	2,236,732	2,042,198	2,849,483	1,088,254	18,941,171
1893	6,407,675	3,746,121	1,133,368	2,218,905	1,694,930	4,413,963	1,042,093	20,686,661
1894	6,547,387	4,351,526	1 119,738	2,303,386	1,659,968	3,950,478	787,087	20,719,573
Totaux	165,658,341	71,737,732	23,089,129	48,761,627	24,776,660	36,873,553	4,146,927	375,139,892

Tableau comparatif indiquant le nombre, le tonnage et la valeur des navires et bateaux employés aux pêches du Canada, ainsi que la valeur du matériel de pêche, depuis 1879 jusqu'à 1893.

Années.	Navires.			Bateaux.		Valeur des rets et seines.	Valeur d'autre matériel de pêche.	Total du capital placé.
	Nombre	Tonnage.	Valeur.	Nombre	Valeur.			
			$		$	$	$	$
1879..........	1,183	43,873	1,714,917	25,616	854,289	988,698	456,617	4,014,521
1880..........	1,181	45,323	1,814,688	25,266	716,352	985,978	419,564	3,936,582
1881..........	1,120	48,389	1,765,870	26,108	696,710	970,617	679,852	4,113,049
1882..........	1,140	42,845	1,749,717	26,477	833,137	1,351,193	823,938	4,757,985
1883..........	1,198	48,106	2,023,045	25,825	783,186	1,243,366	1,070,930	5,120,527
1884..........	1,182	42,747	1,866,711	24,287	741,727	1,191,579	1,224,646	5,014,663
1885..........	1,177	48,728	2,021,633	28,472	852,257	1,219,284	2,604,285	6,697,459
1886..........	1,113	44,605	1,980,411	28,187	850,545	1,263,152	2,720,187	6,814,295
1887..........	1,168	44,845	1,989,840	28,092	875,316	1,499,328	2,384,356	6,748,840
1888..........	1,137	43,247	2,017,558	27,384	859,953	1,594,992	2,390,502	6,863,005
1889..........	1,100	44,936	2,064,918	29,555	965,010	1,591,085	2,149,138	6,770,151
1890..........	1,069	43,084	2,152,790	29,803	924,346	1,695,358	2,600,147	7,372,641
1891..........	1,027	39,377	2,125,355	30,438	1,007,815	1,644,892	2,598,124	7,376,186
1892..........	988	37,205	2,112,875	30,513	1,041,972	1,475,043	3,017,945	7,647,835
1893..........	1,104	40,096	2,246,373	31,508	955,109	1,637,707	3,174,404	8,681,557
1894..........	1,178	41,768	2,409,029	34,102	1,009,189	1,921,352	4,099,546	9,439,116

TABLEAU COMPARATIF indiquant le nombre d'hommes employé à l'industrie de la pêche, dans des navires et bateaux, depuis l'année 1879 jusqu'à 1894.

Années.	Nombre d'hommes dans les navires.	Nombre d'hommes dans les bateaux.	Nombre total de pêcheurs.
1879	8,818	52,577	61,395
1880	8,757	51,900	60,657
1881	8,359	50,679	59,056
1882	8,498	52,785	61,283
1883	9,966	52,259	62,225
1884	9,968	51,854	61,822
1885	9,539	53,282	62,821
1886	8,927	53,073	62,000
1887	8,911	55,247	64,158
1888	9,574	53,109	62,683
1889	9,621	55,382	65,003
1890	8,726	55,000	63,726
1891	8,666	56,909	65,575
1892	8,330	55,348	63,678
1893	8,899	58,854	67,753
1894	9,525	61,194	70,719

DÉPENSES.

Les dépenses se répartissent comme suit :—

Service.	Dépenses.	Crédit.
	$ c.	$ c.
Pêcheries	86,963 99	103,900 00
Pisciculture	45,024 67	51,000 00
Service de protection des pêcheries	115,147 59	115,480 00
Primes de pêche	158,794 54	160,000 00
Diverses dépenses	34,892 19	44,603 65
Total	440,822 98	474,983 65

Les détails de ces dépenses sont publiés dans le rapport de l'auditeur général, sous l'en-tête approprié.

De plus, le relevé suivant donne un état des appointements des employés et des déboursés faits par eux, dans les diverses provinces, ainsi qu'un état des dépenses pour le maintien des divers établissements de pisciculture du Canada :—

Service.	Dépenses.	Crédit.
	$ c.	$ c.
Pêcheries, Ontario	22,634 37	23,000 00
do Québec	11,692 82	16,000 00
do Nouveau-Brunswick	18,522 94	21,000 00
do Nouvelle-Ecosse	20,420 81	20,500 00
do Ile du Prince-Edouard	3,078 55	4,900 00
do Manitoba	2,187 35	4,500 00
do Territoires du Nord-Ouest	3,143 94	4,000 00
do Colombie-Britannique	5,283 21	10,000 00
Total	86,963 99	103,900 00
Pisciculture, piscifacture d'Ottawa	1,186 89	
do do de Newcastle	3,863 55	
do do de Sandwich	5,770 99	
do do de Tadoussac	2,425 60	
do do de Gaspé	1,993 97	
do do de Magog	896 00	
do do de Ristigouche	3,319 84	
do do de Bedford	1,812 88	
do do de Sydney	654 04	
do do de Miramichi	2,126 22	
do do de la rivière Saint-Jean	2,707 05	
do do de la rivière Fraser	3,273 10	
do do de Bay-View	2,515 20	
do do de Selkirk	7,362 53	
Compte général	5,116 81	
Total	45,024 67	51,000 00

Ces dépenses se répartissent comme suit dans chaque province :—

DÉPENSES.

	$ c.	c.
Ontario.		
Appointements des employés	9,995 75	
Déboursés par les employés	11,098 25	
Divers	1,540 37	
Total	....	22,634 37
Québec.		
Appointements des employés	6,789 39	
Déboursés par les employés	4,694 61	
Divers	208 82	
Total	....	11,692 82
Nouveau-Brunswick.		
Appointements des employés	5,962 35	
Déboursés par les employés	12,495 96	
Divers	64 63	
Total	....	18,522 94

DÉPENSES—*Fin.*

	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.		
Appointements des employés	8,985 72	
Déboursés par les employés	11,341 69	
Divers	93 40	
Total		20,420 81
Ile du Prince-Edouard.		
Appointements des employés	1,022 76	
Déboursés par les employés	1,995 10	
Divers	60 69	
Total		3,078 55
Manitoba.		
Appointements des employés	1,158 21	
Déboursés par les employés	808 35	
Divers	220 79	
Total		2,187 35
Territoires du Nord-Ouest.		
Appointements des employés	843 95	
Déboursés par les employés	1,956 64	
Divers	343 35	
Total		3,143 94
Colombie-Britannique.		
Appointements des employés	1,000 00	
Déboursés par les employés	3,979 92	
Divers	303 29	
Total		5,283 21
Grand total		86,963 99

PISCICULTURE.

	$ c.	$ c.
Piscifacture de Newcastle.		
Salaires	1,067 75	
Dépenses diverses	2,795 80	
Total		3,863 55
Piscifacture de Sandwich.		
Salaires	750 00	
Dépenses diverses	5,020 99	
Total		5,770 99
Piscifacture de Tadoussac.		
Salaires	650 00	
Dépenses diverses	1,775 60	
Total		2,425 60
Piscifacture de Gaspé.		
Salaires	400 00	
Dépenses diverses	1,593 97	
Total		1,993 97

PISCICULTURE—*Suite.*

	$ c.	$ c.
Piscifacture de Magog.		
Salaires	600 00	
Dépenses diverses	296 00	
Total		896 00
Piscifacture de Ristigouche.		
Salaires	700 00	
Dépenses diverses	2,619 84	
Total		3,319 84
Piscifacture de Bedford.		
Salaires	541 25	
Dépenses diverses	1,271 63	
Total		1,812 88
Piscifacture de Sydney.		
Salaires	360 00	
Dépenses diverses	294 04	
Total		654 04
Piscifacture de Miramichi.		
Salaires	500 00	
Dépenses diverses	1,626 22	
Total		2,126 22
Piscifacture de la rivière Saint-Jean.		
Salaires	583 52	
Dépenses diverses	2,123 53	
Total		2,707 05
Piscifacture de la rivière Fraser.		
Salaires	500 00	
Dépenses diverses	2,773 10	
Total		3,273 10
Piscifacture d'Ottawa.		
Salaires	700 00	
Dépenses diverses	486 89	
Total		1,186 89
Piscifacture de Bayview.		
Salaires	516 25	
Dépenses diverses	1,998 95	
Total		2,515 20
Piscifacture de Selkirk.		
Salaires	100 00	
Dépenses diverses	7,262 53	
Total		7,362 53

PISCICULTURE—*Fin.*

Compte général.	$ c.	$ c.
Salaires	4,450 00	
Dépenses diverses	666 81	
Total		5,116 81
Total, pisciculture		45,024 67
Total des salaires et des déboursés des employés des pêcheries		86,963 99
DIVERS.		
Construction de passes migratoires	2,184 67	
Frais judiciaires et dépenses incidentes	4,094 29	
Echantillons des pêcheries canadiennes et piscifacture d'Ottawa	1,217 63	
Dépenses se rattachant à la distribution des primes de pêche	4,624 50	
Inspection des bancs d'huîtres	6,161 04	
Permis en vertu du *modus vivendi*	670 50	
Mer de Behring	12,544 74	
Commission internationale des pêcheries	1,912 69	
Prix pour modèles de bateaux de pêche (fret sur modèle)	2 33	
Pétardement d'un rocher dans le Loch Lomond	996 65	
Permis aux navires de pêche des Etats-Unis	462 15	
W. B. Deacon	21 00	
Total		34,892 19
Grand total		166,880 85

STEAMERS CHARGÉS DE LA PROTECTION DES PÊCHERIES—1893-94.

Vapeur "Acadia".	$ c.	$ c.
Gages des officiers et des matelots	7,127 84	
Provisions	2,096 79	
Combustible	1,902 57	
Réparations	1,216 30	
Dépenses diverses	3,847 49	
Total		16,190 99
Vapeur "La Canadienne".		
Gages des officiers et des matelots	7,722 95	
Provisions	2,111 69	
Combustible	797 96	
Réparations	10,489 88	
Dépenses diverses	4,522 81	
Total		25,645 29
Vapeur "Stanley".		
Gages des officiers et des matelots	4,162 15	
Provisions	2,028 70	
Combustible	2,483 48	
Réparations	21 55	
Diverses dépenses	1,414 59	
Total		10,110 47
Vapeur "Curlew".		
Gages des officiers et des matelots	5,612 63	
Provisions	1,814 18	
Combustible	1,738 97	
Réparations	2,937 67	
Dépenses diverses	2,282 32	
Total		14,385 77

STEAMERS CHARGÉS DE LA PROTECTION DES PÊCHERIES, Etc.—*Suite.*

	$ c.	$ c.
Vapeur "Petrel".		
Gages des officiers et des matelots	3,182 15	
Provisions	450 33	
Combustible	622 77	
Réparations	17 82	
Dépenses diverses	12,459 81	
Total		16,732 88
Vapeur "Constance".		
Gages des officiers et des matelots	6,297 19	
Provisions	1,989 35	
Combustible	2,422 81	
Réparations	458 46	
Dépenses diverses	2,795 77	
Total		13,963 58
Vapeur "Bayfield".		
Gages des officiers et des matelots	501 00	
Provisions	143 61	
Combustible	118 42	
Diverses dépenses	258 56	
Total		1,021 59
Goélette "Vigilant".		
Gages des officiers et des matelots	4,296 61	
Provisions	1,339 90	
Combustible	56 97	
Réparations	393 72	
Dépenses diverses	979 41	
Total		7,066 61
Goélette "Kingfisher".		
Gages des officiers et des matelots	2,791 83	
Provisions	716 93	
Charte	255 85	
Dépenses diverses	8,470 57	
Combustible	40 96	
Réparations	225 40	
Total		12,501 54
Vapeur "Dolphin".		
Gages	584 68	
Provisions	110 11	
Combustible	53 85	
Réparations	379 29	
Dépenses diverses	1,149 78	
Total		2,267 71
Compte général		6,161 83
Bureau de renseignements des pêcheries		2,624 73
		128,672 99
Moins—Mont. payé pour le vap. *Constance* par le départ. des douanes		13,525 40
		115,147 59

STEAMERS CHARGÉS DE LA PROTECTION DES PÊCHERIES—*Fin.*

RÉCAPITULATION.	$ c.
Vapeur *Dolphin*	2,267 71
do *Acadia*	16,190 99
do *La Canadienne*	25,645 29
do *Stanley*	10,110 47
do *Petrel*	16,732 88
do *Constance*	13,963 58
do *Curlew*	14,385 77
do *Bayfield*	1,021 59
Goélette *Vigilant*	7,066 61
do *Kingfisher*	12,501 54
Compte général	6,161 83
Bureau de renseignements des pêcheries	2,624 73
Total	128,672 99
MOINS—Montant payé pour le vapeur *Constance* par le département des douanes	13,525 40
Dépenses nettes occasionnées par le service de protection des pêcheries	115,147 59

ÉTAT du revenu des pêcheries payé au crédit du receveur général du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1894.

	$ c.
Ontario—Loyers, revenus des permis et amendes	28,632 82
Québec do do	7,211 82
Nouvelle-Ecosse do do	5,296 27
Nouveau-Brunswick—Loyers, revenus des permis et amendes	8,333 24
Ile du Prince-Edouard do do	980 15
Manitoba do do	715 85
Territoires du Nord-Ouest do do	211 14
Colombie anglaise do do	25,337 90
	76,719 19
MOINS—Remboursements	3,366 60
	73,352 59
Permis accordés aux navires de pêche américains	6,249 00
Total	79,601 59

ÉTAT COMPARATIF des dépenses et des recettes du département des pêcheries, du 1er juillet 1884 au 30 juin 1894.

—	1884-85.		1885-86.		1886-87.		1887-88.		1888-89.	
	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario	17,135 98	11,914 37	17,900 74	15,917 62	19,534 01	15,063 57	19,860 52	18,251 25	19,264 98	24,266 06
Québec	13,531 77	3,325 35	13,938 21	2,963 75	14,966 55	3,804 66	13,463 37	5,394 99	12,991 63	3,390 79
Nouveau-Brunswick	14,892 87	4,650 16	15,719 36	4,078 10	16,944 87	4,417 52	20,533 20	7,625 64	20,298 00	8,282 88
Nouvelle-Ecosse	17,503 45	2,616 28	17,852 33	2,166 53	18,092 21	1,585 28	18,308 02	3,905 44	20,201 09	2,744 23
Ile du Prince-Edouard	3,028 03	40 00	3,187 73	40 00	4,044 49	128 00	3,402 51	....	3,746 69	140 00
Manitoba et Territoires du N.-O.	763 00	....	1,920 73	....	2,468 25	5 00	2,816 64	819 25	2,848 16	848 00
Colombie anglaise	1,437 13	365 50	1,878 53	922 50	5,860 72	943 50	3,661 83	6,934 55	4,333 63	6,416 00
Pisciculture et passes migratoires	43,879 82	....	44,038 80	....	37,864 22	....	41,082 04	....	41,315 12	352 50
Service de protection des pêcheries	31,514 07	....	37,613 30	....	134,340 12	....	77,102 98	....	69,693 82	....
Diverses	9,529 44	....	10,350 43	....	11,327 77	....	13,498 56	....	10,912 18	....
Totaux	153,215 56	22,911 06	164,400 16	26,088 50	265,443 21	25,947 53	213,729 67	42,931 12	205,605 30	46,440 46
Primes de pêche	155,718 98	....	161,597 39	....	160,903 59	....	163,757 92	....	149,990 63	....

ÉTAT COMPARATIF des dépenses et des recettes du département des pêcheries, du 1er juillet 1884 au 30 juin 1894—*Fin.*

—	1889-90.		1890-91.		1891-92.		1892-93.		1893-94.	
	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.	Dépenses.	Recettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario	14,539 87	23,666 96	15,540 30	26,517 70	15,155 83	25,368 90	20,116 91	30,623 09	22,634 37	
Québec	9,670 94	5,409 81	10 666 98	3,642 14	10,917 36	4,742 76	11,761 34	7,471 70	11,692 82	
Nouveau-Brunswick	14,914 95	8,834 35	16,082 77	7,193 69	15,707 98	6,334 83	15,721 05	7,831 53	18,522 94	
Nouvelle-Ecosse	17,395 24	5,424 95	17,844 19	5,582 65	18,755 86	3,357 42	19,444 22	6,782 02	20,420 81	
Ile du Prince-Edouard	3,113 21	302 88	3,242 25	667 00	1,835 65	166 00	2,847 60	304 10	3,078 55	
Manitoba et Territoires du N.-O.	3,604 70	794 00	3,609 03	1,234 00	3,593 43	1,079 00	3,932 96	1,661 68	5,331 29	
Colombie-Britannique	3,634 41	11,367 50	4,320 53	12,859 02	6,158 17	8,192 48	5,490 60	40,264 00	5,283 21	
Pisciculture et passes-migratoires.	39,126 91	....	39,496 45	1,286 50	43,957 74	178 00	47,322 49	....	45,024 67	
Service de protection des pêcheries	64,434 66	1,176 38	83,050 16	1,934 49	93,397 40	....	106,805 39	....	115,147 59	
Divers	9,313 92	....	13,382 28	....	17,449 06	....	100,602 14	....	34,892 19	
Totaux	178,748 81	56,976 83	207,234 94	60,917 19	226,928 48	49,719 39	334,044 70	....	282,028 44	
Primes de pêche	149,999 85	....	165,967 22	....	156,892 25	....	159,752 14	....	158,794 54	

	$ c.
Produit de la vente d'alevins de truite mouchetée	1,352 75
Vente d'alevins de la piscifacture de Newcastle	1,369 61
Amendes imposées aux navires des Etats-Unis	4,686 25
	102,346 73
MOINS—Remboursements	3,732 01
	98,614 72
Permis de pêche aux navires des Etats-Unis	12,925 60
	111,540 32

PRIMES DE PÊCHE EN 1893.

Les paiements pour ce service se font en vertu d'un acte sanctionné en 1891, 54-55 Vic., ch. 42, intitulé: "Acte à l'effet d'encourager le développement des pêcheries maritimes et la construction de navires de pêche", qui pourvoit au paiement annuel d'une somme de $160,000 aux termes de règlements qui seront établis au besoin par le gouverneur général en conseil.

Le nombre total de réclamations de primes de pêche reçues en 1893 a été de 13,979, soit une diminution de 850, sur l'année précédente.

Le nombre de réclamations payées en 1893 a été de 13,635, soit une diminution de 807 sur l'année précédente.

Le montant total des primes de pêche payées en 1893 a été de $158,234.10, dont $78,653.29 ont été payés à des navires et $79,580.81 à des bateaux.

Le nombre des navires qui ont reçu la prime en 1893, a été de 805, représentant un tonnage de 27,979 tonneaux, soit une augmentation de 137 navires et d'un tonnage de 2,231 tonneaux comparativement à l'année 1892.

Le nombre de bateaux pour lesquels il a été payé une prime de pêche a été de 12,830, et le nombre des pêcheurs dans ces bateaux qui ont reçu la prime de pêche de 22,269, soit une diminution de 944 bateaux et de 1,543 pêcheurs comparativement à l'année 1892. Cette diminution est due à l'adoption de l'article 2 des règlements, qui exclut une classe de gens qui autrefois recevaient la prime, mais qui en réalité ne sont pas des pêcheurs comme ceux que l'Acte concernant les primes de pêche avait intention d'encourager. Les officiers ont pris bien soin que nul autre que les pêcheurs de bonne foi ne reçut la prime.

Voir l'annexe n° 2 pour les détails des paiements aux navires et bateaux et pour les états comparatifs des paiements depuis 1882.

RÈGLEMENTS CONCERNANT LES PRIMES DE PÊCHE.

Le 24 août 1894, un arrêté du conseil fut passé révoquant les règlements établis par l'arrêté du conseil du 2 novembre 1893, et les règlements suivants leur ont été substitués:—

1. Les pêcheurs qui auront fait la pêche maritime pour le poisson autre que les mollusques, le saumon et l'alose, ou le poisson pris dans les rivières ou embouchures des rivières pendant au moins trois mois, et qui auront pris pas moins de 2,500 livres de poisson de mer, auront droit à une prime de pêche, pourvu qu'aucune prime de pêche ne soit payée à ceux qui pêcheront dans des bateaux ayant moins de 13 pieds de quille; et trois hommes au plus (le propriétaire compris) pourront réclamer pour les bateaux de moins de 20 pieds.

2. Aucune prime de pêche ne sera payée pour le poisson pris dans les rets à pièges, rets à enclos et nasses, ni pour le poisson pris dans des rets à mailler tendus par des personnes qui ne font pas de la pêche leur occupation régulière, et qui ne consacrent qu'une ou deux heures par jour à exploiter ces rets et ne sont pas des pêcheurs constamment occupés à faire la pêche.

3. Il ne sera admis qu'une seule réclamation dans chaque saison, même dans le cas où le réclamant a pêché dans deux navires, ou dans un navire et un bateau ou dans deux bateaux.

4. Les propriétaires de bateaux n'ayant pas moins de 13 pieds de quille qui auront fait la pêche maritime pendant une période de pas moins de trois mois pour le poisson autre que les mollusques, le saumon ou l'alose, ou le poisson pris dans les rivières ou embouchures des rivieres, auront droit à une prime pour chaque bateau.

5. Les navires canadiens enregistrés de 10 tonneaux et plus, jusqu'à 80 tonneaux, qui se seront exclusivement occupés durant une période de pas moins de trois mois à pêcher le poisson de mer autre que les mollusques, le saumon ou l'alose, ou le poisson pris dans les rivières ou embouchures des rivières, auront droit à une prime qui sera calculée d'après le tonnage enregistré; une moitié de cette prime sera payable au propriétaire ou propriétaires, et l'autre moitié à l'équipage, sauf dans les cas où un membre ou plus de l'équipage aura ou auront manqué de se conformer aux règlements; dans ce cas, cette part ou ces parts ne seront pas payées.

6. Les trois mois pendant lesquels un navire devra avoir fait la pêche pour avoir droit à la prime, commenceront à compter du jour où le navire quittera le port pour son voyage de pêche, et se termineront le jour où il rentrera au port en revenant de ce voyage.

7. Les propriétaires ou patrons de navires ayant l'intention de pêcher et de réclamer la prime pour leurs navires devront, avant de partir pour un voyage de pêche, obtenir un permis du percepteur des douanes ou gardien de pêche demeurant à l'endroit le plus rapproché; ce permis devra accompagner la réclamation quand il en sera demandé le paiement.

8. La réclamation devra mentionner dans quelles localités la pêche s'est faite et à quelles dates, et de plus la quantité et les espèces de poissons de mer pris.

9. L'âge des hommes devra être mentionné. Les garçons âgés de moins de 14 ans ne pourront compter parmi les réclamants de la prime.

10. Les réclamations devront être attestées sous serment comme vraies et correctes dans tous les détails.

11. Les réclamations devront être produites le ou avant le 30 novembre de chaque année.

12. Les fonctionnaires autorisés à recevoir les réclamations devront fournir gratuitement les formules en blanc nécessaires, et les transmettre, après attestation, au département de la marine et des pêcheries.

13. Aucune réclamation contenant une erreur faite par le ou les réclamants ne sera modifiée quand elle aura été signée et assermentée comme correcte.

14. Toute personne ou toutes personnes faisant des rapports faux ou frauduleux sous quelque rapport ne pourra ou ne pourront par la suite participer au paiement de la prime, et elle sera ou elles seront poursuivies avec toute la rigueur de la loi.

15. Le montant de la prime à payer aux pêcheurs et propriétaires de bateaux et de navires sera fixé de temps à autre par le gouverneur en conseil.

16. A partir du 1er janvier 1895 et après, tous les navires faisant la pêche sous l'autorité d'un permis de pêche seront obligés de porter un pavillon distinctif, qui devra être déployé tout le temps durant le voyage de pêche au bout du grand mât. Le pavillon devra avoir quatre pieds carrés, formés de parties égales de rouge et de blanc, cousues diogonalement d'un coin à l'autre. Toute négligence de se conformer à ce règlement, qui sera rapportée au département de la marine et des pêcheries, entraînera la perte de la prime, à moins qu'on ne donne des raisons satisfaisantes pour ne s'y être pas conformé.

FRAUDES AU SUJET DES PRIMES ET POURSUITES.

D'après le mode actuel de remplir les blancs de réclamations les occasions de présenter de fausses demandes ont été tellement réduites qu'il est presque impossible de se rendre coupable de fraude sans être découvert. On présente parfois, cependant, une réclamation frauduleuse.

Il est regrettable que dans certaines occasions où l'on institue des procédures devant les tribunaux contre ceux qui commettent des fraudes, on se soit trouvé dans l'impossibilité d'obtenir un jugement de condamnation ou même un emprisonnement lorsque la preuve de la culpabilité était des plus fortes. Même lorsque l'on obtient une condamnation, il est arrivé qu'on n'ait imposé qu'une sentence nominale aux accusés. Dans un cas on a imposé une sentence de deux mois d'emprisonnement dans la prison ordinaire. Dans un autre cas où une accusation de parjure avait été prouvée, la pénalité imposée a été de cinq mois de prison. Dans le comté de Digby, N.-E., dans une récente occasion, cependant, certaines personnes ont été trouvées coupables d'avoir obtenu une prime de pêche sous de faux prétextes. Dans ces deux cas, les parties n'avaient pas fait la pêche pendant tout le temps voulu et n'avaient pas pris la quantité de poisson leur donnant droit à la prime, et de plus, elles ne possédaient pas de bateau. La sentence imposée à chacun de ces délinquants a été vingt quatre heures de prison dans la prison commune.

Les détails suivants au sujet des paiements de la prime de pêche indiquent :

1. L'année pendant laquelle l'on a établi la prime de pêche, 1882.

2. Le nombre des réclamations payées pendant l'année, savoir :

En 1882	11,972,	représentant	29,932	pêcheurs
1883	13,086	"	33,399	"
1884	12,468	"	31,279	"
1885	14,124	"	33,564	"
1886	14,900	"	33,523	"
1887	15,416	"	34,387	"
1888	15,599	"	34,887	"
1889	17,078	"	38,343	"
1890	17,959	"	39,050	"
1891	18,506	"	38,859	"
1892	14,442	"	29,064	"
1893	13,635	"	28,013	"
Total	179,185	"	404,318	"

3. Montant de la prime de pêche payée chaque année :—

En 1882	$172,285 47
1883	130,344 85
1884	155,718 98
1885	161,539 39
1886	160,903 59
1887	163,757 92
1888	150,185 53
1889	158,526 54
1890	158,241 01
1891	156,891 85
1892	159,752 15
1893	158,234 10
Montant total payé	$1,886,381 37

4. La proportion de prime payée par tête, ou la base des paiements pour chaque année :

En 1882 le taux de $2 par tonneau a été payé aux navires, soit la moitié au propriétaire et l'autre moitié à l'équipage.

Les bateaux ont été payés d'après la base de $5 par homme, un cinquième de ce montant revenait au propriétaire et quatre cinquièmes aux hommes.

En 1883, le taux accordé aux navires était de $2 par tonneau, et a été payé comme en 1882. La base du paiement aux bateaux a été de $2.50 par homme, dont un cinquième revenait au propriétaire et les quatre cinquièmes aux hommes.

En 1884 les navires recevaient $2 par tonneau, comme en 1882 et en 1883 ; et les propriétaires des bateaux étaient payés comme suit:—

Pour les bateaux de 14 à 18 pieds de quille........................	$1 00
" 18 à 25 "	1 50
" 25 pieds de quille et plus..........................	2 00

Et les pêcheurs sur ces bateaux recevaient $3 chacun.

En 1885 on a payé $2 par tonneau aux navires, comme durant les années précédentes. Le taux accordé aux bateaux est resté le même qu'en 1884, sauf que l'on a admis les bateaux de 13 pieds de quille. Les pêcheurs sur ces bateaux recevaient $3 chacun.

En 1886 et en 1887 le taux pour les navires et bateaux est resté le même qu'en 1885.

En 1888 l'on a payé les navires aux taux de $1.00 par tonneau, dont la moitié au propriétaire et l'autre moitié à l'équipage, comme autrefois. Quant aux bateaux, on leur a fait le même paiement qu'en 1885–86–87 ; de même pour les pêcheurs sur ces embarcations, soit $3 chacun.

En 1889 le taux pour les navires est resté le même qu'en 1888. Les propriétaires de bateaux ont reçu $1 par bateau, et les pêcheurs $3 chacun. Ces taux ont également formé la base des paiements pour les années 1890 et 1891.

En 1892 les navires furent payés au taux de $3 par tonneau, somme qui fut divisée entre les propriétaires et l'équipage, conformément aux règlements. Les propriétaires de bateaux recevait $1 par bateau et les pêcheurs $3 chacun.

Le nombre total des navires auxquels il a été payé une prime depuis 1882 est de 9,612, avec un tonnage de 363,725 tonneaux, le nombre d'hommes d'équipage ayant reçu la prime étant de 75,727. Le nombre moyen d'hommes par navire a été de 8.

Le nombre total de bateaux payés a été de 169,548, et celui des pêcheurs sur les bateaux de 328,591. Moyenne d'hommes par bateau, 2.

5. La prime la plus élevée payée par tête aux pêcheurs dans des navires a été de $21.75 en 1893 ; et la plus basse 83 centins.

La prime la plus élevée payée par tête aux pêcheurs sur des bateaux a été de $4, et la plus basse, $2.

La moyenne générale payée par tête a été de $4.66.

COMMISSION INTERNATIONALE DES PÊCHERIES.

Les travaux de cette commission, dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier ont été continués durant la saison d'été de 1894, par les deux commissaires, M. Richard Rathburn, adjoint chargé de l'enquête relative aux poissons alimentaires, de la commission des pêcheries des Etats-Unis, Washington, de la part des Etats-

Unis, et le Dr Wakeham, du département de la marine et des pêcheries, de la part du Canada. Tout le temps des commissaires a été pris par les renseignements à recueillir sur les deux rives des eaux frontières depuis le lac Champlain jusqu'au lac des Bois. Comme on a trouvé qu'il était impossible de parcourir, avec le soin nécessaire, tout le terrain entre l'Atlantique et le Pacifique, dans le temps originairement accordé à la commission, c'est-à-dire depuis le 2 mars 1883 jusqu'au 2 mars 1895, on a décidé de prolonger jusqu'en juin 1896 le temps pendant lequel elle pourrait faire son rapport. L'enquête, en ce qui concerne les pêches de l'intérieur dans les eaux douces, a été terminée dans la saison de 1895. Les commissaires se rendront sur la côte du Pacifique et étudieront les pêches dans les eaux qui touchent à la Colombie-Britannique. Il reste aussi à étudier certaines affaires se rattachant à la pêche du maquereau et du hareng sur la côte de l'Atlantique. Lorsque cela sera terminé les opérations de campagne de la commission seront finies et le rapport final sera fait.

QUESTION DE LA MER DE BEHRING.

Le fait que l'année qui vient de se terminer est la première où l'on ait appliqué les règlements adoptés sous l'autorité de la sentence arbitrale du tribunal de Paris, donne un intérêt plus grand à cette question.

Un article de Mr R. N. Venning sur le sujet forme l'annexe n° 5 de ce rapport.

Il reprend la question au point atteint dans le rapport de 1893, et la continue à travers ses différentes phases jusqu'à la fin de la saison de pêche des phoques.

On trouvera dans l'annexe le texte de la loi adoptée, les instructions données aux croiseurs et la convention faite entre le gouvernement de Sa Majesté et celui des Etats-Unis, ainsi que quelques remarques sur leur application et leur effet.

Il y traite aussi la capture des phoques pendant la saison et quelques sujets intéressants, ainsi que quelques questions incidentes provenant des saisies opérées par les autorités des Etats-Unis de temps à autre, du steamer approvisionneur *Coquitlam*, et des goélettes *Henrietta*, *Oscar and Hattie*, *Winnifred*, etc.

La partie II de cette annexe traite de la convention entre le gouvernement de Sa Majesté et celui de la Russie, pourvoyant à des zones de protection le long des côtes de la Russie et autour des îles à phoques russes, dans l'océan Pacifique du nord et de la mer d'Okhotsk. Il fait une revue de la législation qui en résulte en vue de l'expérience de 1893, et de son effet sur certains navires de pêche de phoques et de leur droit à la libre navigation de la mer.

SERVICE DE PROTECTION DES PÊCHERIES.

On trouvera dans l'annexe n° 3 de ce volume un rapport complet du commandant O. G. V. Spain, sur les opérations du service de protection des pêcheries. Il est agréable de constater que ce service s'est fait sans accident et d'une manière très satisfaisante.

La flotte des croiseurs sous la direction du commandant Spain comprenait les steamers suivants; l'*Acadia*, *La Canadienne*, le *Stanley*, le *Curlew*, le *Constance*, l'*Aberdeen*, et les goélettes *Vigilant* et *Kingfisher*, sur la côte de l'Atlantique, outre les steamers *Petrel* et *Dolphin*, sur les grands lacs de l'Ontario. Tous les croiseurs ci-dessus nommés appartiennent au gouvernement fédéral. Le nouveau steamer *Aberdeen* récemment acheté de MM. Fleming, Ferguson et Cie, de Paisley, Ecosse,

a été attaché à ce service pendant une courte période à l'automne, et a rendu de bons services autour d'Anticosti et dans le golfe.

Un coup d'œil jeté sur les états publiés dans l'annexe nº 3 fera voir la longue liste des navires de pêche étrangers qui font escale dans nos ports. Néanmoins, il est remarquable que le nombre de navires de pêche des Etats-Unis qui profitent du système de permis sous le *modus vivendi*, inauguré en 1888, décroît constamment. Tandis qu'en 1890, le nombre de ces permis atteignait 119, et que deux ans après il était encore de 108, il est tombé à 53 en 1894. Cela démontre clairement que la pratique des navires étrangers d'obtenir de la boitte à Terreneuve a grandement augmenté. La liste complète des navires auxquels on a délivré ces permis cette année, est publiée dans le rapport principal.

Deux saisies ont été pratiquées sur la côte de l'Atlantique, savoir, la goélette des Etats-Unis *H. L. Phillips*, pour avoir pêché en dedans des limites à Anticosti. Cette cause est encore pendante devant la cour d'amirauté. La goélette *Mabel R. Bennett* a été saisie pour avoir salé du poisson en dedans de nos limites, mais elle a été libérée en prenant un permis.

Le commandant Spain a consacré une attention toute particulière et une surveillance spéciale à la mise en vigueur des lois concernant le homard, et il a fait dans le détroit de Northumberland et ailleurs une série d'expériences qui seront précieuses pour la mise en vigueur des règlements concernant le homard.

Les dépenses totales de ce service dans le cours de dernier exercice s'élèvent à $115.147.

BUREAU DE RENSEIGNEMENTS DES PÊCHERIES.

Le rapport de Mr W. M. Hutchins, d'Halifax, sur les opérations du bureau de renseignements, forme l'annexe nº 4 de ce rapport annuel, et sera utile à ceux qui s'intéressent aux mouvements du poisson.

Ce service, établi il y a six ans seulement, est maintenant devenu nécessaire aux pêcheurs en général, et surtout aux navires de pêche à la recherche de boitte fraîche pour la pêche en eau profonde. Ces bulletins sont maintenant télégraphiés tous les jours au bureau central d'Halifax, de 57 stations dispersées sur nos rives depuis Saint-Jean jusqu'au fleuve Saint-Laurent. Grâce à ces renseignements, le commandant du service de protection est tenu au courant des principales migrations du poisson, ce qui lui permet de surveiller les mouvements de la flotte de pêche américaine.

En rapport avec ce service, il a été publié une carte marine—*voir* page 78—indiquant les mouvements du poisson pendant l'année 1894; elle est accompagnée d'un index dont les numéros correspondent à ceux de la carte. On croit que cette carte sera bien utile à la flotte de pêche.

RAPPORT SUR L'OSTRÉICULTURE AU CANADA SOUS LA DIRECTION DE L'EXPERT DU DÉPARTEMENT.

M. Ernest Kemp, l'expert du département, envoie le rapport sur ses travaux d'ostréiculture en 1894 :—

“ Le 28 décembre 1893, l'arrêté du conseil suivant fut rendu :—

1. Personne ne pêchera ni ne prendra d'huîtres sans un permis ou une licence de la part du ministre de la marine et des pêcheries.

2. Le propriétaire, la personne ou les personnes ayant des intérêts dans un bateau employé à la pêche des huîtres feront préparer un mémoire par écrit donnant le nom du propriétaire, de la personne ou des personnes intéressées, et le déposeront entre les mains de l'officier de pêche local, qui, s'il n'existe aucune objection valable, pourra, sous les instructions du ministre de la marine et des pêcheries, leur accorder un permis de pêche, et tout bateau ou agrès de pêche employé sans ce permis sera censé pêcher illégalement et sera passible de confiscation, ainsi que les huîtres trouvées à bord, et le propriétaire ou la personne qui s'en servira sera passible des pénalités prescrites par l'Acte des pêcheries.

3. Tous les bateaux faisant la pêche aux huîtres auront un numéro d'enregistrement correspondant à celui du permis, lisiblement marqué ou peinturé sur l'avant du bateau en lettres blanches sur fond noir, et la lettre initiale du port auquel appartient ce bateau, ces lettres devant avoir au moins huit pouces de hauteur.

4. Il ne sera pas pêché, pris, tué, acheté ni vendu d'huîtres, et personne ne devra en avoir en sa possession du 1er jour de juin au 15e jour de septembre de chaque année, ces deux jours compris.

5. La pêche aux huîtres ou autres mollusques à travers la glace est défendue.

6. Personne ne devra pêcher, prendre, tuer, acheter, vendre ou avoir en sa possession d'huîtres rondes dont la coquille aura moins de deux pouces de diamètre, ou d'huîtres longues dont la coquille mesurera moins de trois pouces de longueur.

Les huîtres rondes ayant moins de deux pouces de diamètre et les huîtres longues mesurant moins de trois pouces de longueur, qui pourront être prises par accident, seront rejetées à l'eau vivantes, aux frais et risques de la personne qui les pêchera, et à cette personne incombera, dans tous les cas, la preuve de la libération réelle.

Pourvu toutefois que les personnes possédant des permis de pêche puissent obtenir du ministre de la marine et des pêcheries la permission de pêcher et de prendre des petites huîtres dans le but de former ou de peupler des bancs d'huîtres.

7. La pêche aux huîtres est défendue le dimanche et depuis le coucher jusqu'au lever du soleil tous les autres jours de la semaine.

8. Aucune personne ne draguera de la vase coquillère à moins de 200 verges de tout banc d'huîtres, et même dans ce cas, seulement à l'endroit ou aux endroits que prescrira par écrit l'officier des pêcheries.

9. L'usage de râteaux pour prendre des huîtres sur aucun des bancs préparés ou peuplés par le département de la marine et des pêcheries, est défendu.

Comme cette année est la première où la pêche des huîtres dans les eaux publiques a été défendue, excepté sous l'autorité d'un permis, il sera intéressant de savoir jusqu'à quel point l'expérience a réussi.

RÉSULTATS PRATIQUES DE L'ARRÊTÉ DU CONSEIL.

Dans les années antérieures quiconque désirait pêcher des huîtres pouvait le faire sans permis et sans entraves, où il voulait et comme il voulait. Il arrivait ainsi que très souvent, durant les chaleurs, au commencement de la saison, les marchés devenaient encombrés, et l'on obtenait très peu ou pas de profits pour la capture ou le travail. Le règlement ci-dessus cité a pu avoir pour effet d'exclure plusieurs gens qui n'ont rien à faire, bien que l'honoraire soit purement nominal et n'exclut aucun pêcheur régulier.

NUMÉROTAGE DES BATEAUX ET DÉLIVRANCE DES LICENCES.

Les bateaux qui font la pêche aux huîtres doivent maintenant être numérotés et porter la lettre initiale de leur port d'attache. Par ce moyen, l'officier de pêche peut voir de suite si le bateau a une licence ou non, et en consultant son livre s'assurer si les hommes pêchent légalement ou non, et dans le cas de contravention aux règlements, il peut saisir le bateau sur les lieux et poursuivre les parties pour pêcher sans licence.

Le nombre de licences de pêche aux huîtres délivrées cette année dans les provinces de l'Ile du Prince-Edouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, s'élève à onze cent trente-six. Il n'y a pas de doute que ce nombre augmentera beaucoup lorsque les avantages du présent système seront parfaitement compris et appréciés.

Avec le système de licence la saison réservée est mieux observée. La limite de grosseur en vertu de laquelle les jeunes huîtres doivent être rejetées à l'eau, a l'effet de sauver une partie considérable de ces bivalves, et laisse ainsi un grand nombre de jeunes huîtres à grandir pour l'approvisionnement de la saison suivante. Les pêcheurs avec qui j'ai conversé admettent que ces règlements sont opportuns et qu'ils seront éventuellement avantageux pour la culture des huîtres.

Voici un extrait d'une lettre que j'ai reçue d'un gentleman qui s'occupe d'ostréiculture dans l'Ile du Prince-Edouard : " L'impression générale parmi les pêcheurs est que les huîtres seront plus rares cette année, et pour ma part je ne vois pas comment il en peut être autrement. Le règlement relatif à la taille des huîtres aurait dû être mis en vigueur depuis un grand nombre d'années, et avec des bancs comme ceux que nous avons ici, je crois que cette industrie aurait pu être conservée pour toujours à l'avenir."

On pourrait ajouter que les approvisionnements du marché sont d'une grosseur améliorée, donnent au consommateur un meilleur article, et rapportent de meilleurs prix.

BANCS D'HUITRES DE SHÉDIAC.

L'étendue réservée à Shédiac a été prolongée plus au nord en vertu d'un arrêté du conseil du 22 décembre 1893, à partir d'une ligne tirée au sud du 67° ouest (franc ouest magnétique), de la maison de M. Petitpas, sur l'île Shédiac, à la tannerie de M. Wilbur, sur le côté nord de l'anse de Wilbur, en continuant dans la direction nord jusqu'à une ligne droite tirée au sud 60° 19′ E., entre une station établie sur la rive sud de la rivière Shédiac à son embouchure, étant le premier point au nord de la Pointe de Poirier, et une station établie sur la pointe la plus à l'ouest de l'île de Shédiac (cette ligne étant la limite nord de cette réserve).

La limite sud de cette réserve est à partir d'une ligne droite tirée de l'extrémité sud de la Pointe aux Serpents 50° 7′ 30″ ouest (O. par S½ S. magnétique) jusqu'à l'angle du chemin de Moncton ; le tout comprenant une étendue de 1,472 acres, plus ou moins. Chaque angle sera marqué d'un poteau portant les lettres O. R. (réserve pour huîtres.)

Jusqu'à présent on n'a pris aucune mesure pour cultiver une partie quelconque de cette nouvelle huîtrière, parce que mon temps a été complètement pris ailleurs.

OPÉRATIONS DE LA SAISON.

Juste avant l'ouverture de la navigation, on s'est procuré à Sydney-nord, C.-B., un bateau à vapeur auquel on a fait plusieurs changements pour l'adapter aux travaux de l'ostréiculture, tel que le nettoyage, l'ensemencement et l'examen des fonds huîtriers; et je suis obligé de dire que ce bateau nous a rendu de grands services pour ces opérations.

BAIE SAINTE-ANNE, CAP-BRETON.

Durant mon séjour à Sydney-nord, tandis que le steamer subissait des réparations et des changements, l'inspecteur des pêcheries Bertram m'exprima le désir que je l'accompagnasse jusqu'à quelques fonds de pêche aux huîtres situés dans la Barachois de la baie Sainte-Anne, à environ 25 milles de Sydney-nord. En arrivant à cet endroit nous trouvâmes que l'étendue (d'environ un mille) était entièrement séparée de la mer, la plage ayant rempli l'étroit passage qui n'est ouvert qu'une fois ou deux par année, grâce aux crues qui se frayent un passage à travers la plage; mais cette entrée se referme immédiatement par l'action de la mer, dont le courant est si fort qu'il transporte des tonnes de sable dans cette ouverture, ce qui arrête le passage de l'eau. Autour des bords de ce grand étang on trouve de grandes huîtres seules; mais vers le milieu, qui est très profond, il ne paraît y avoir que les débris charriés par les petites rivières qui se jettent dans cet étang, qui devient une réceptacle de vieux arbres, de souches et de branches, avec un fonds de vase très molle.

On n'a trouvé des huîtres que sur les bords de cette nappe d'eau, et l'on n'a vu aucun indice de petites huîtres, nulle part. Le fond, qu'on pouvait voir grâce à la tranquillité de l'eau, était couvert de vase et des herbes croissaient partout.

L'inspecteur Bertram espérait qu'on pourrait convertir cette nappe d'eau en parc pour la culture des huîtres et aurait voulu la soustraire à toute destruction inconsidérée, si elle valait la peine d'être protégée. Un très petit nombre de pêcheurs prennent des huîtres dans cet étang; les huîtres sont très grosses et de forme régulière. Cependant, après avoir soigneusement examiné le terrain, je n'ai pas considéré que cette nappe d'eau méritât une attention spéciale, parce que les huîtres croissent à une faible distance du bord, et que le fonds est presque partout couvert d'herbes et épaisses.

EXAMEN DES BANCS DE SHÉDIAC.

Les réparations du steamer étant terminées, je me rendis à Shédiac, N.-B., où je m'étais occupé la saison précédente de nettoyer deux bancs. J'ai examiné les bancs qui avaient été formés dans le printemps de 1893, et j'ai trouvé que les huîtres avait considérablement grossi et portaient des traces de naissain de l'an dernier. Le terrain de ces bancs était propre et en bon état, le fond étant libre de sédiments.

Je n'ai pas trouvé d'huîtres mortes parmi celles qui avaient été déposées.

Après avoir dragué pendant peu de temps sur les terrains désignés pour le repeuplement, je commençai à déposer de petites huîtres pêchées à Bouctouche, à Cocague et sur les rives de l'île Curtain, I.P.-E. Les huîtres pêchées pour être déposées sont draguées par les pêcheurs sur les bancs non loués; ce qui donne de l'emploi à un nombre considérable d'hommes durant le temps où l'on s'occupe du repeuplement de ces bancs. On a obtenu 151⅓ barils d'huîtres à Boutouche 98 à l'île Curtain, I.P.-E., et 90 à Cocagne; un total de 339⅓ barils d'huîtres jeunes et croissantes. Ces huîtres

ont été déposées sur les bancs qui avaient été antérieurement préparés pour leur réception. Avant de partir de Shédiac, j'ai examiné tous les bancs avec beaucoup de soin, et j'ai été satisfait de mon examen. Les huîtres déposées l'an dernier grandissent très rapidement, et celles qui ont été déposées ce printemps paraissent être en bon état, et présentent toutes les apparences d'une croissance rapide.

BANCS D'HUÎTRES DE TRACADIE.

Ayant terminé mes travaux à Shédiac, je me rendis à Tracadie, N.-E., afin de préparer des fonds qu'on avait trouvés convenables pour y déposer des huîtres. J'y arrivai avec le steamer de bonne heure en juillet, et je commençai de suite à nettoyer la partie du fonds la plus convenable sur la rive sud du Bras de l'Est, en commençant près du vieux quai à l'extrémité du chemin conduisant à la rive, en allant vers l'ouest sur une distance de 1,620 pieds, avec une largeur moyenne de 380 pieds et une profondeur d'eau variant de 4 à 12 pieds; couvrant une étendue d'un peu plus de 14 acres. Le fond était couvert de très longues herbes à anguilles; mais en sondant, le fond paraissait très ferme. L'herbe a été arrachée sur toute cette étendue, et alors on a trouvé qu'il y avait quelques très grosses pierres qu'il a fallu enlever aussi. L'enlèvement de ces roches a causé beaucoup d'usure aux dragues, mais en travaillant tous les jours sur ces bancs, elles ont été enlevées, et lorsque l'eau fut assez claire pour voir le fonds, on l'a trouvé en bon état. La grosseur des pierres à mesure qu'on les trouvait devenait graduellement plus petite; quelques-unes cependant étaient très pesantes et ont dû être enlevées au moyen de grappins faits dans ce but. Les pierres et les herbes ont été transportées en eau profonde et jetées par dessus bord, les herbes étant transportées vers la haute mer par la marée et les pierres s'enfonçant dans la vase molle qui forme le fond de ce havre.

Parfois, les dragues remontaient à la surface quelques huîtres, ce qui montre que les huîtres croîtront dans cette étendue, mais qu'elle était tellement couverte d'herbes qu'il était impossible pour le naissain de trouver un endroit pour se déposer avant qu'on eût enlevé toutes ces herbes. Les travaux de préparation des fonds se sont continués jusqu'à la clôture de la navigation. Les fonds sont maintenant propres et sont prêts à recevoir les coquillages destinés à former une fondation, avant que les jeunes huîtres soient déposées.

DRAGUES POUR LES HUÎTRES.

Un grand nombre de pêcheurs qui ont eu occasion de voir les dragues employées à bord de notre steamer pour nettoyer les fonds en ont fait faire quelques-unes sur le même modèle. Trois ont été faites par des gens à Shédiac, et quatre à Tracadie, tandis que sept ont été données comme modeles pour être distribuées dans l'Ile du Prince-Edouard, et une à l'inspecteur Bertram pour servir de modèle pour les pêcheurs de l'île du Cap-Breton. Tous ceux qui se sont servis de ces dragues en font de grands éloges. Non seulement elles prennent plus d'huîtres, mais en même temps elles nettoyent les fonds sur lesquels on les emploie, elles arrachent les herbes par la racine, en agrandissant ainsi les bancs et les rendant plus unis pour les huîtres.

LICENCES DE HUITRIÈRES.

Le département a reçu plusieurs demandes de concessions de huîtrières et des licences ont été accordées à des personnes intéressées dans la culture des huîtres, à

condition qu'elles se conformassent aux règles et règlements prescrits. Actuellement il y a 570 acres de fonds de pêche aux huîtres loués à des personnes dans les provinces de l'Ile du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de la Colombie-Britannique. Plusieurs autres demandes sont à l'étude, et l'on peut dire ici que la culture des huîtres augmentera indubitablement, lorsque les gens verront les avantages de posséder et de cultiver des fonds pour leur propre bénéfice.

EXPÉRIENCES AVEC DES CLAIES.

L'an dernier, avant de partir de Shédiac, j'ai fait faire une claie sur laquelle j'ai déposé environ 250 petites huîtres; la plus grande mesurant moins de $2\frac{1}{2}$ pouces. A mon retour, ce printemps, j'ai trouvé mes huîtres vivantes et en bon état, et donnant tous les signes d'une croissance rapide. Je les ai surveillé pendant douze mois, et à l'expiration de cette période j'ai trouvé que les huîtres avaient atteint une longueur de quatre pouces et étaient complètement développées. Mon opinion cependant est que les huîtres grandiront plus rapidement sur une huîtrière propre que sur des claies ou des boîtes de bois perforées, comme celles que j'ai employées pour mes expériences. Cela démontre la croissance rapide de l'huître canadienne et le soin et la protection qu'on devrait prendre pour conserver ce délicieux bivalve et en empêcher la destruction.

DRAGAGE DE VASE COQUILLIÈRE.

Une des choses les plus dangereuses contre lesquelles nous ayons à lutter dans cette culture des huîtres dans les provinces maritimes, c'est le dragage de la vase coquillière. L'instrument dont se servent les cultivateurs durant les mois d'hiver, lorsque les baies et rivières sont gelées, pour obtenir de la vase coquillière et des coquillages sur les bancs d'huîtres pour fertiliser leurs terrains, a causé la destruction de centaines d'acres de très précieuses huîtrières. Si ce mal est arrêté à temps, on aidera beaucoup et on augmentera le rendement des huîtres, de la rareté desquelles les pêcheurs se plaignent eux-mêmes dans certaines localités. Si les dragueurs de vase coquillière n'avaient jamais travaillé sur ces bancs, les pêcheurs auraient aujourd'hui des bancs beaucoup plus considérables à exploiter et en retireraient de plus beaux bénéfices.

TEMPÉRATURE DE L'EAU.

Les baies sur les rives de la côte maritime sont dans un grand nombre de cas bien protégées contre la mer. Quelques-unes sont presque entourées de terre, ce qui cause une plus haute température de l'eau. J'ai particulièrement remarqué ce fait en partant de Shédiac en juillet dernier, alors que la température de l'eau dans le port de Shédiac était de 68°. En allant à Tracadie, N.-E., j'ai pris la température en mer, et j'ai trouvé que l'eau dans le golfe marquait 55°. A mon arrivée dans le port de Tracadie, j'ai trouvé que la température était de 63°; ce qui prouve que les courants extérieurs sont beaucoup plus froids que dans les baies abritées; et offrent ainsi à ces dernières une meilleure chance pour la propagation des huîtres. La plus haute température de l'eau enregistrée durant les mois d'été à Tracadie a été 72°. Elle avait en moyenne 65° entre le 26 juin et le 25 août, mais elle tomba graduellement jusqu'à la fin de la saison, lorsque les gelées arrivèrent.

ERNEST KEMP,
Expert pour les huîtres."

PISCICULTURE.

Un rapport complet, par M. S. Wilmot, surintendant en chef de la pisciculture, pour l'année 1894, forme l'annexe n° 14 de cette publication. Ce rapport comprend aussi un compte rendu complet de tout ce qui s'est fait, tel que la capture du poisson reproducteur, la collection, la fécondation et le dépôt des œufs dans les différentes piscifactures, par les officiers chargés de ces services.

L'Etat possède quatorze piscifactures en opération au Canada cette année ; elles sont dispersées par provinces comme suit : trois dans la Nouvelle-Ecosse, deux dans le Nouveau-Brunswick, quatre dans Québec, trois dans l'Ontario, une dans la Colombie-Britannique et une dans le Manitoba. Cette dernière, à Selkirk, près du lac Winnipeg, n'a été ouverte que depuis un an.

Le nombre d'alevins de poissons de toutes sortes distribués par ces établissements dans nos eaux, s'élève à 254,919,000, consistant surtout en saumon, truite saumonée, poisson blanc et homard. La homarderie de Bayview à Pictou est exclusivement destinée à la reproduction de cette dernière espèce.

Une quantité considérable d'œufs a été collectée, et passe actuellement par les différentes phases d'éclosion, et sera prête à être distribuée au printemps.

Les dépenses totales de cette division du service durant le dernier exercice se chiffrent par $45,024.

CONCLUSION.

Les pages qui précèdent indiquent suffisamment les mesures adoptées pour la conservation de nos pêches maritimes et de l'intérieur comme source permanente de richesse et d'alimentation pour le Canada tout entier.

Ces pêches constituent un héritage national, et il existe une forte opinion publique en faveur de leur conservation. Il est satisfaisant de constater que les travaux du département dans ce sens sont de plus en plus appréciés, même par ceux dont l'existence dépend directement de l'industrie de la pêche et sur lesquels les règlements pèsent le plus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

Wm SMITH,

Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Liste des employés des pêcheries du Canada, revisée jusqu'au mois de décembre 1894.

Note.—Les noms en *italiques* sont ceux d'employés ne recevant pas d'appointements.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Dunn, capit. E	Owen-Sound	Ayant juridiction sur la baie Georgienne et les grands lacs.
MacGregor, capit. A. M.	Goderich	Ayant juridiction sur toute la province d'Ontario.
Chadwick, Chas. W	Portage-du-Rat	Lac des Bois.
Macdonell, Donald F	Port-Arthur	Lac Supérieur et ses tributaires, depuis la rivière au Pigeon jusqu'au cap Gargantua.
Pim, Chas. Jas	Ile du Caribou	Lac Supérieur, autour de l'île du Caribou.
Elliott, Thos. H	Sault-Ste-Marie	Dep. la tête du lac Supér. jusq. la riv. des Français, Algoma.
Macdonald, J. K	Toronto	Lac Kagewong, île Manitouline.
Lamorandière, P. R. de.	Killarney	Baie Georgienne, dep. Petit-Courant jusq. la riv. des Franç.
Barron, Ed., jeune	Riv.-des-Français	Baie Georgienne, depuis Killarney jusqu'à Byng-Inlet.
Lamondin, Joseph	Byng-Inlet	Baie Georgienne, depuis l'île Gladstone jusq. Sophia Rock.
Huff, Thos. W	Ile Jones	Baie Georgienn, partie du havre de Parry-Sound.
White C. L.	Snug-Harbour	Baie Georgienne, alentours de la Pointe-au-Baril.
Oldfield, S. E	Pointe-au-Baril	Baie Georgienne, depuis les îles McCoy jusq. Alexander-Inlet.
Smith, Frank J	Midland	Baie Georgienne, dep. la riv. des Franç. jusq. la Pointe-Marks
Donaldson, John	Collingwood	Baie Georgienne, dep. la Pointe-Marks jusq. la Pte-Boucher.
Marchildon, Thos	Lafontaine	Baie Georgienne, aut. des îles du Chrétien, Hope et Beckwith.
Edmonstone, Robt	Ballaclava	Baie Georgienne, dep. Allenwood jusq. la baie Colpoy.
Lennox, Isaac	Wiarton	Baie Georgienne, depuis la baie Colpoy jusqu'au cap Hurd.
Briggs, Chas	Paisley	Lac Huron, depuis le cap Hurd jusqu'à Southampton.
Ball, H. W	Goderich	Lac Huron, depuis Southampton jusqu'à Goderich.
Quarry, H. B	Parkhill	Lac Huron, depuis Goderich jusqu'à la Pointe-Blue.
Pollock, J. C	Forest	Lac Huron et riv. St-Clair, dep. la Pte-Blue j. la Pte à Baby.
Raymond. C. W	Baie-Mitchell	Lac St-Clair, depuis le Petit-Lac jusqu'à sa tête.
Boismier, Joseph	Sandwich	Lac St-Clair, depuis Dover-est jusqu'à l'embouchure de la rivière Détroit, et de là jusqu'à sa sortie.
Quick, Jas. E	Ile de la Pte-Pelée.	Lac Erié, autour de l'île de la Pte-Pelée et des îles voisines.
Bartlett, Horace H.	North Harbour Id.	Lac Erié, autour de North-Harbour et des île Middle Sister.
Wigle, Everitt	Leamington.	Lac Erié, en face du comté d'Essex.
Malott, E. A	Kingsville	Lac Erié, en face du comté d'Essex.
Linley, Hy	Cedar-Springs	Lac Erié, en face du comté de Kent.
Freeland, Wm	Saint-Thomas	Lac Erié, en face du comté d'Elgin.
Sharp, David	Port-Ryerse	Lac Erié, en face des comtés de Norfolk et d'Haldimand jusqu'à Cayuga-sud.
McCrae, Chas. H	Dunnville	Lac Erié, depuis Cayuga-sud jusqu'à la baie Moulton, et la Gr.-Rivière (30 milles), dep. l'embouc. jusq. Caledonia.
Evans, Charles W	Cayuga	Grande-Rivière, depuis Cayuga-nord jusqu'à Caledonia.
Kerr, Fred.	Hamilton	Ayant juridict. sur tout l'Ontario, mais le quartier proprem. dit comprend le lac Ontario, dep. Burlington-Beach, jusq. la rivière Niagara et le lac Erié jusqu à Low-Banks.
Sargent, Wm	Bronte	Lac Ontario, depuis Burlington-Beach jusqu'à Port-Crédit.
Gilchrist, Chas	Port-Hope	Lac Ontario, en face du comté de Northumberland ; lac du Riz et ses tributaires.
Perry, Chas	Whitby	Lac Ontario, en face du comté d'Ontario-sud.
Clarke, W. P	Belleville	Baie de Quinté, depuis Mill-Point jusqu'aux sources de la dite baie dans le township de Murray.
Redmond, Joseph, jeune	Picton	Lac Ontario, en face du comté de Prince-Edouard.
Sills, E. H	Napanee	Lac Ontario, comtés de Lennox et Addington, et la partie supérienre de l'île Amherst.
Finkle, R. R	Bath	Lac Ontario, en face du township Earnestown, dans Lennox et Addington, et la partie inférieure de l'île Amherst.
Crosby, A. H.	Belleville	Source de la baie de Quinté, depuis l'île des Trois-Frères, près Kingston, jusqu'à Trenton.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
McGynn, Jas	Ile Wolfe	Lac Ontario, autour des îles Wolfe, Simcoe, Horse-shoe et au Pigeon.
Ward, Wm	Toronto	Les eaux environnant l'île de Toronto, y compris les baies de Toronto et d'Ashbridge et la rivière Don.
Purdy, John	Kingston	Lac Ontario, en face du township de Storrington, Pittsburgh et Kingston, comté de Frontenac.
Brickwood, Jas. H	do	Lac Ontario, en face du township de Storrington, Pittsburgh et Kingston, comté de Frontenac.
Cox, John	Ile Howe	Lac Ontario et fleuve Saint-Laurent, autour de l'île Howe.
Acton, Nassau	Gananoque	Fleuve St-Laurent dep. l'île Wolfe jusq. phare Jack Straw, îles de l'Amirauté, aussi, partie de la riv. Gananoque.
Wallace, J. G. (G)	Ivy Lea	Fleuve St-Laurent, dep. le phare Jack Straw jusq. Rockport.
Hunt, Henry (G).	Rockport	do autour de l'île de LaRue.
Davis, John H	Gananoque	Fl. St.-Laur., d. la Pte du Shérif j. la tête de l'île du Grenadier.
Poole, Robt	Poole's-Resort	Fleuve St-Laurent, de Rockport à Prescott.
Pattison, Sydney (G)	Rockport	do de Gananoque à Brockville.
Mooney, John	Maitland	do de Brockville à Cornwall.
Boyd, Robt. P	Lyn	do s'étendant 3 milles en amont et 3 milles en aval du phare de la batture de Cole.
McDonald, Donald J	Alexandria	Fleuve St-Laurent, les comtés de Stormont et Glengarry.
Miron, Olivier	Alfred	Rivière de la Nation du Sud, comté de Prescott.
Hyndman, Jas. O	South-Mountain	do et les comt. de Dundas et Glengarry.
Boucher, W. W	Ottawa	Rivière Ottawa et ses tributaires, d'Ottawa au township de Fitzroy, comté de Carleton.
Riddell, Matthew	Mohr's-Corners	Rivière Ottawa de Fitzroy à McNab, y compris le lac des Chats.
Hicks, H	Arnprior	Rivière Ottawa, de McNab à Horton et lac des Chats.
Russell, M. L	Renfrew	Riv. Bonnechère et ses tributaires, dans le comté deRenfrew.
Gallagher, Hugh	Lac-Clair, comté de Renfrew.	Townships Sébastopol, Radcliff, Lyndoch et Gratton, dans Renfrew.
Douglas, Geo.	Riv.-aux-Serpents	Lac du Rat-Musqué et rivière au Serpent, dans Renfrew.
Richardson, J. S	Sturgeon-Falls	Lac Nipissing., Mattawa, riv. des Français et ses tributaires.
Bastedo, David E	Bracebridge	Townsh. de Macaulay, McLean, et Ridout d. le comté d'Ont.-nord, et Franklin, Brumel et Stephenson dans Muskoka.
Steele, Geo. R	Lorimer-Lake	Quatorze townsh. dans les distr. de Muskoka et Parry-Sound.
Forsyth, Edmund	Loring	Townships de Walbridge, Brown, Wilson-Mills, Mowat, Blair, McKonkey et Hardy, dans Parry-Sound.
Rumsey, J. G	Huntsville	Douze townsh. dans les districts de Muskoka et Parry-Sound.
Lockhart, Wm	Denville	do do do
Clarke, Geo	Orillia	Lacs Simcoe et Couchiching, aussi les rivières Severn et Holland.
McDermot, Wm	Beeton	Division sud du comté de Simcoe.
McFayden, H	Durham	Les sources de la rivière Saugeen et ses tributaires.
Bishop, Orra	Wilkesport	Bras nord de la rivière Sydenham, depuis sa jonction avec la Grande-Rivière jusqu'à ses sources.
McCann, Peter	London	Rivière Thames, de Wardsville à London.
Peltier, Theo.	Dover-Sud	Rivière Thames, de Lewisville à son embouchure.
Croome, W. P	Brantford	Grande-Rivière et ses tributaires, de Brantford en montant.
Henwood, Geo	do	Comtés de Brant, Waterloo, Oxford, Norfolk et Haldimand.
Jelly, W. B	Bowling-Green	Division nord du comté de Wellington.
Coleman, David	Alton	Tout le comté de Cardwell.
Graham, Joseph	Claude	Rivière Crédit, et ses tributaires.
Blakely, Alex	Port-Crédit	Riv. Crédit, de Norval à son embouch., dans le comté de Peel.
Simmons, Nelson	Meyersburg	Rivière Trent, dans Northumberland et Hastings.
Martin, Myron	Raglan	Lac Scugog, y compris les rivières Lindsay et Scugog, dans les comtés de Durham, Victoria et Ontario.
Bradshaw, Arch	Lindsay	Lac Scugog, rivières Lindsay et Scugog.
Watson, John	Caesarea	do do do
Bowen, J. C	Marmora	Lac Belmont, lac et rivière du Corbeau, dans Hastings et Peter-boro'.
Fitzgerald, Geo. W	Lakefield	Le comté de Peterboro', dans les limites des townsh. d'Harvey, Burleigh, Dummer, Douro, Smith et Ennismore.
Breeze, David	Peterboro'	Riv. Otonabi, de Peterboro' au lac du Riz, comté de Peterboro'.
Gainforth, Wm	Haliburton	Rivières Gull et Burnt et tributaires, avec les lacs Drag, Eagle, Moose, Redstone et Crooked,
Sweet, B. H	Bancroft	Partie de la division nord du comté d'Hastings.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Fin.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Purcell, H. R...	Enterprise........	Townships de Camden, Portland, Loughboro, Sheffield et Kennebec, dans Addington et Frontenac.
Gilbert, Robt. A.......	Dépôt McLaren...	Townships de Palmerston, Clarendon, Canonto-Nord, Canonto-Sud et Miller, dans Addington.
Lake, George.	Tichbourne.	Tps. de Bedford, Hinchinbrooke, Olden et Oso, Frontenac.
Boddy, Samuel	Athens.	Lacs Beverley, Achigan, Little, Wiltse et Vase, dans Leeds.
Edgar, David W...... .	Delta..........	Lac Beverley en haut et tributaires à Morton et Lyndhurst, et lac Griffin, dans le comté de Leeds.
Moorhead, John	Longue-Pointe....	De Lyndhurst à la ligne de division, entre Leeds et Lansdowne, dans le comté de Leeds.
Greer, James......	Outlet...... . ..	Rivière Gananoque, depuis Marble-Rock jusqu'au township de Lansdowne, comté de Leeds.
Hicks, Wm..	Athens.	Lac Charleston, dans le comté de Leeds.
Jeacle, George....	Westport...... .	Lacs Rideau, Rideau supérieur, Openicon, Otty, et lacs voisins, comté de Leeds.
Ross, Jas. H., (G.)......	Smith's-Falls	Rivière Rideau, des rapides Burritt à Smith's-Falls.
Deacon, Eph....... ...	Bolingbroke	Rivière Tay et tributaires et rivière Fall-Bay, dans Lanark..
Moore, John............	Carleton-Place...	Rivière et lac Missisipi, dans le comté de Lanark.
Campbell, R. O.........	Kemptville.......	Rivière Rideau et tributaires, d'Ottawa aux rapides Burritt, y compris rivière Jock, dans Carleton.
McCuaig, R. C. W......	Ottawa...........	Province d'Ontario.

NOTE.—Les officiers de douane suivants ont aussi été nommés officiers des pêcheries pour la Baie Georgienne :—

Wabb, S. A.	Douanier	Rivière des Français.
Potvin, P.............	Officier de douane intérimaire....	Byng-Inlet.
Galna, John....	Préposé au débarquement. ...	Parry-Sound.
Parkhill, W. J.	Sous-percepteur..................	Midland.
Clarke, Geo.........................	do	Pénétanguishene.
Hogg, W. A	Préposé au débarquement.	Collingwood.
Cameron, A. Mc. K......	Sous-percepteur..................	Meaford.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Wakeham, Wm. (Of.)...	Bassin de Gaspé...	Bas du fleuve Saint-Laurent et golfe.
Gregory, J. U. (Agt.)...	Québec	Ayant juridiction dans toute la province de Québec.
Smith, Joseph	Cedar-Hall........	Lace et rivière Métapédia, dans le comté de Bonaventure.
Verge, J. A...........	Cross-Point.	Rivière Ristigouche, de la Pointe Maguasha à la tête de marée, du côté de Québec, et de Dalhousie à la tête de marée, dans le Nouveau-Brunswick.
Dagneau, John T..	Robitaille	Baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, la côte depuis Maguasha jusqu'à la Grande-Cascapédia.
Smith, John............	New-Carlisle......	Baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, la côté depuis la Grande-Cascapédia jusqu'à Paspébiac.
Ross, Walter C....... ...	Hopetown	Baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, la côte depuis Paspébiac jusqu'à la Pointe au Maquereau.
Jones, Henry	Petite Riv. Ouest.	Comté de Gaspé, depuis la Pointe au Maquereau jusqu'au coin de la Grève.
Annett, Geo. T.........	Péninsule, Gaspé..	Comté de Gaspé, dep. le coin de la Grève jusqu'au Cap-Rosier.
Thériault, Pierre.... ...	A.-aux-Griffons, G.	Comté de Gaspé, depuis le Cap-Rosier jusqu'à la Pointe Faure.
Chevrier, J. A	Amherst.	Golfe Saint-Laurent, autour des îles de la Madeleine.
*Joncas, P. L.	Havres-aux-Mais., Iles de la Madeleine.	Iles de la Madeleine, excepté les îles Amherst et de l'Entrée.

* Percepteur de douanes ; spécialement attaché aux primes de pêche.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Lemieux, Joseph	Montlouis	Fleuve Saint-Laurent, comté de Gaspé, depuis le Cap Rosier jusqu'à Montlouis.
Létourneau, Jos. I.	Sainte-Anne-des-Monts.	Fleuve Saint-Laurent, comté de Gaspé, depuis la rivière Sainte-Anne-des-Monts jusqu'au Cap-Chatte.
Joncas, Johnny	Matane	Fleuve Saint-Laurent, comté de Rimouski, depuis Cap-Chatte jusqu'à la rivière Blanche, y compris la rivière Matane.
Grondin, L. E	Rimouski	Fleuve Saint-Laurent, comté de Rimouski, depuis la rivière Blanche jusqu'à Rimouski.
....	Rimouski	Fleuve St-Laurent, dep. Rimouski jusq. comté de Témiscouata.
Levesque, Nap	Ile Verte	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Témiscouata.
Pelletier, Xavier	Sainte-Anne-de-la-Pocatière.	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Kamouraska.
Beaubien, Octave V	Montmagny	Fleuve Saint-Laurent, en face des comtés de L'Islet, Montmagny, Bellechasse et Lévis
Huot, L. P	St-Roch-de-Québec	Fleuve Saint-Laurent, autour de l'île d'Orléans.
Bhéreur, U	Malbaie	*Côte nord* du fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Charlevoix.
Côté, Henri	Baie-Saint-Paul	Lacs en arrière de la Malbaie et de la Baie-Saint-Paul.
Simard, Jos	Sainte-Agnès	do do do
Catellier, L. N	Tadoussac	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Saguenay jusqu'à Bersimis ; aussi la rivière Saguenay et ses tributaires jusqu'à Chicoutimi.
Comeau, N. A	Godbout	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis Manicouagan jusqu'à la Baie des Rochers.
....	Montmagny	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis la Baie des Rochers jusqu'à Pointe Saint-Charles.
Duberger, Geo	Pointe-à-Pic, Charlevoix	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis la Pointe Saint-Charles jusqu'à la Pointe des Esquimaux.
Gaudin, Geo	Anse-du-Cap, Gasp	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis la Pointe des Esquimaux jusqu'à la rivière Natashquan.
Legouvie, John (G)	do au Hom'd do	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis le Cap Whittle jusqu'à Chécatica.
Whitely, W. H	St-Jean, Terren.	Golfe Saint-Laurent, comté de Saguenay, depuis Chécatica jusqu'à Blancs-Sablons.
Veilleux, V. (G.)	St-Ephrem de Tring	Les eaux intérieures du comté de Beauce.
Bourke, P. C.	Somerset	Tout le comté de Mégantic.
McCaw, John	Sherbrooke	Lacs dans les comtés de Mégantic et de Wolfe.
Darche, A. L	Sherbrooke	Les eaux des comtés de Richmond et Wolfe.
McLeod, Allan	Echo-Vale	Environ 10 milles des eaux du lac Mégantic et Spider, dans le comté de Compton.
Shurtleff, Joel	Compton	Les eaux du comté de Compton.
Nagle, P. W	Sherbrooke	Les eaux du comté de Stanstead.
Beach, N. A	Georgeville	Le côté est du lac Memphremagog, dans le comté de Stanstead.
Green, Horace	Bolton-Est	Le côté ouest du lac Memphremagog, dans le comté de Brome.
Phelps, Sylvester E.	Bolton-Centre	Township de Bolton, est et ouest, dans le comté de Brome.
....	Knowlton	Lac Brome.
Luke, P. E	Philipsburg	Baie Missisquoi et riv. au Brochet, d. le comté de Missisquoi.
Finlay, Jas	Saint-Jean-Est	Rivière Richelieu, depuis Saint-Jean jusqu'au lac Champlain.
Dion, J. O	Chambly-Canton	Rivière Richelieu, depuis Sorel jusqu'au village Richelieu.
Kelly, John	Beauharnois	Fleuve Saint-Laurent, comtés de Beauharnois et Huntingdon ; aussi, partie des rivières Châteauguay et à la Truite.
Matte, Arthur	Saint-Constant	Fleuve Saint-Laurent, comté de Châteauguay, y compris la rivière Châteauguay.
Morris, John	Saint-Lambert	Fleuve St-Laurent, les comtés de Laprairie et de Chambly.
Magnan, Gédéon	L'Epiphanie	Fleuve St-Laurent, les c. de L'Assomption et de Verchères.
Lavallée, Narcisse	Sorel	Fleuve Saint-Laurent, eu face du comté de Richelieu.
Shooner, Denis	Pierreville	Lac Saint-Pierre, comté d'Yamaska, et le haut de la rivière Saint-François.
Picotin, J. F	Drummondville	Rivière Saint-François, dans les comtés d'Yamaska et Drummond.
Charbonneau, Joseph	Saint-Césaire	Rivière Yamaska et ses tributaires, depuis Farnham-Ouest jusqu'à Saint-Hugues.
Boisvert, Geo	Bécancour	Fleuve Saint-Laurent et lac Saint-Pierre, comté de Nicolet.
Vadeboncœur, Chas	Trois-Rivières	Fleuve Saint-Laurent, en face de Saint-Maurice et des Trois-Rivières, y compris ces deux comtés.
Grant, S. A	Louiseville	Fleuve Saint-Laurent et lac Saint-Pierre, comtés de Maskinongé et de Berthier.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Fin.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Mooney, Dan	Saint-Théodore	Eeaux intérieures du comté de Montcalm.
Lauzon, Jos	Terrebonne.	Rivières Jésus et des Prairies, comprenant 50 milles environ.
Filiatrault, Jos	Ste-Adèle, comté de Terrebonne.	Townships de Morin, Beresford, de Salaberry et Grandison, dans les comtés de Terrebonne et d'Argenteuil.
Cloutier, Toussaint	Piedmont do	Townships d'Abercrombie, Wexford et Kilkenny, dans les comtés de Terrebonne et Montcalm.
Filiatrault, Damien	Sainte-Rose, comté de Laval.	Rivière Jésus jusqu'à Saint-François-de-Sales, dans Laval.
Montpetit, Julien	Ile Perrot	Fleuve Saint-Laurent, alentours de l'île Perrot.
Boivin, Jos.	Rivière-Beaudet	Fleuve Saint-Laurent, en face du comté de Soulanges.
Jones, R. W	Saint-André-Est	Bas de la rivière Ottawa, depuis Oka jusqu'à Carillon.
Sabourin, Theo	Rigaud	Côté sud de la rivière Ottawa, depuis les Concordes jusqu'à Pointe Fortune.
Clairoux, M. D	Hull.	Les deux côtés de la rivière Ottawa faisant face au comté d'Ottawa.
Joynt, Robt. (G.)	Joynt	Le township de Masham, comté d'Ottawa, y compris le lac Bernard.
Weisener, Emiel	Blanche	Townships de Mulgrave et Lathbury, comté d'Ottawa.
Mohr, Erwin	Onslow-Sud.	Côté nord de la rivière Ottawa faisant face au comté de Pontiac, depuis la ligne de comté jusqu'à Fort-Coulonge.
Coghlan, J. T	Chapeau	Rivière Ottawa, comté de Pontiac, depuis Fort-Coulonge jusqu'à Des-Joachims.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Rertram, A. C (I.)	Sydney-Nord	Quartier n° 1.—Ile du Cap-Breton.
Hockin, Robt. (I.)	Pictou	Quartier n° 2.—Comtés de Cumberland, Colchester, Pictou, Antigonish, Guysborough, Halifax et Hants.
Kinney, J. R. (I.)	Yarmouth	Quartier n° 3.—Comtés de Lunenburg, Queen, Shelburne, Yarmouth, Digby, Annapolis et King.
Johnston, H. W. (Agt.)	Halifax	Toute la province.
	Comté d'Annapolis.	
Bailey, W. M.	Round-Hill	Tout le comté d'Annapolis.
	Comté d'Antigonish	
Aylmer, J. R. (G.)	FourchesPomquet, Antigonish.	Alentours des Fourches de la Pomquet, y compris partie des rivières Pomquet et Black.
Cameron, Lochlin (G.)	Rivière-Fraser, Antigonish.	Depuis le pont McWilliam jusqu'au pont Fraser.
Chisholm, Hugh (G.)	Lower South Riv'r, Antigonish.	Depuis le havre d'Antigonish jusqu'au pont de St.-Andrews.
Chisholm, Donald (G.)	Salt-Springs	Depuis le ruiss. de Trotter's-Mill jusq. barrage de Thompson.
Dexter, John (G.)	Antigonish	Depuis le havre jusqu'au ruisseau de Trotters's-Mill, y compris la rivière Ouest et le ruisseau de Bailey.
Fraser, Duncan (G.)	Saint-Joseph	Depuis le pont Pinkeytown jusqu'au moulin Stewart.
Macadam, Alex. (G.)	Fourch. Addington	Dep. le barr. de Thompson j. pont des Fourches d'Addington.
McDonald, John	Doctor's-Brook	Tout le comté d'Antigonish.
McDonald, Allan (G.)	Rivière-James	Rivière James.
McDougall, Arch'd (G.)	McNair's-Cove, Cap-George.	Depuis l'anse de Bun, Cap George, jusqu'à Crebbing-Head, baie Saint-George.
McInnes, Donald (G.)	Fourc.-Addington.	Alentours des Fourches d'Addington.
Randall, Albert (G.)	Bayfield	Du rivage au lac.
	Comté du Cap-Breton.	
Quinan, Francis	Sydney	N° 1.—Division Nord.
Hickey, Richard	Sydney-Nord	N° 2.—Division Ouest.
Burke, William	Mira-Ferry.	N° 3.—Division Est.
McDonald, Alexander	Baie-de-l'Est	N° 4.—Division Sud.

LISTE des employés des pêcheries, etc.,—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
	Comté de Colchester.	
Davidson, J. W.	Rivière au Bar	Le comté de Colchester.
Pollock, R. J	Stewiacke en bas	do
	Comté de Cumberland,	
Fowler, Elijah	Parrsboro'	Le comté de Cumberland.
Gilroy, Geo. W	Oxford	do
Bland, George	Pont-Wallace	do
Wills, A. M	Pugwash	do
	Comté de Digby.	
Schreve, T. C	Digby	Tout le comté de Digby.
	Comté de Guysborough.	
Cameron, Wm	Guysborough	Le comté de Guysborough.
McQuarrie, Allan.	Sherbrooke	do
	Comté d'Halifax.	
Bartlett, John H	Baie-Terrance	Le comté d'Halifax.
Gaston, Robert.	Havre de Pope	do
Howlings, Geo	H. Musquodoboit.	do
	Comté de Hants.	
Colter, John (G.)	Millford	La rivière Shubénacadie.
Horne, Arch (G.)	Enfield	Partie des rivières Shubénacadie et Neuf-Milles.
Mosher, James (G.)	Brooklyn	Rivières Meander et Herbert.
Mosher, Noah (G.)	Mosherville.	Rivière Shubénacadie jusqu'à la tête de marée.
O'Brien, James (G.)	Maitland	Rivières Walton et Kennetcook.
Smith, W. B.	do	Partie de la rivière Shubénacadie et la baie Cobequid.
Snide, John	Shubénacadie	Partie de la rivière Shubénacadie.
	Comté d'Inverness.	
McLean, D. F	Port-Hood	N° 1.—Division Ouest.
McEachern, Peter	Glendale	N° 2.—Division Sud.
McKeen, Lewis	Mabou	N° 3.—Division de Mabou.
Coady, James	Margaree-S.-O.	N° 4.—Division Est,
Ross, David	Margaree-N.-E.	N° 5.—Division Nord.
	Comté de King.	
Bishop, C. E. (G.)	Horton	Rivière Gasparot.
Brown, Philip (G.)	Blomidon	Alentours de Blomidon.
Miller, James S	Canning	Tout le comté de King.
Murphy, L. A. (G.)	Gasparot	Partie de la rivière Gasparot.
McIntyre, W. (G.).	Aylesford	Rivière Annapolis.
Reid, R. F	Wolfeville	Tout le comté de King.
Thorpe, J. W. (G.)	Hall's-Harbour	Pointe de Hall jusqu'à Cap Split.
	Comté de Lunenburg	
Evans, David	Chester	Tout le comté de Lunenburg.
Solomon, W. M	Trav. La Have O.	do do
	Comté de Pictou.	
McPhie, Allan	Avondale	Division Est.
McQueen, J. D	Little-Harbour	do Sud.
Pritchard, A. O	New-Glasgow	do Centrale.
Sutherland, Robt.	Rivière-Jean	do Ouest.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
	Comté de Queen.	
Freeman, J. N.	Liverpool	Tout le comté de Queen.
	Comté de Richmond	
Lenoir, Alfred	Arichat	Nº 1. Division de l'Ile Madame et Arichat.
Cameron, Duncan	Saint-Pierre	Nº 2. Division Ouest.
Murchison, John	Grande-Rivière	Nº 3. Division Est.
	Comté de Shelburne.	
McGill, Wm. John	Shelburne	Tout le comté de Shelburne.
Goudey, E. S.	Barrington	Depuis la rivière Clyde jusqu'au comté d'Yarmouth.
	Comté de Victoria.	
Cambell, Chas. L.	New-Campbellton	Nº 2. Division du Milieu.
McCharles, David	Rivière-du-Milieu	Nº 3. Division Sud.
Hellen, Wm	Cap-Nord	Tout le comté de Victoria.
	Comté de Yarmouth	
Hatfield, J. A	Tusket	Tout le comté d'Yarmouth.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Pratt, J. H. (I)	Saint-André	District nº 1. Le comté de Charlotte.
Chapman, Robt. A. (I)	Moncton	District nº 2. Comtés de Ristigouche, Gloucester, Northumberland, Kent et Westmoreland.
Miles, H. S. (I)	Oromocto	District nº 3. Comtés d'Albert, Saint-Jean, King, Queen, Sunbury, York, Carleton et Victoria.
Harding, J. H. (Agt.)	Saint-Jean	Toute la province.
	Comté d'Albert.	
Stewart, Suthd	Alma	Tout le comté d'Albert.
Taylor, Wallace (G)	Salisbury	Le haut de la rivière Petitcodiac.
Wilbur, Kinnear T. (G.)	Mi-chemin, Harv'y	Rivière Shepody et lac Germantown.
	Comté de Charlotte.	
Brown, Barth	Campobello	Alentours de Campobello et îles Ouest.
Campbell, D. F.	Saint-André	Baie intérieure, Passamaquoddy.
Mathewson, John	Saint-George	Paroisses de Saint-George, Pennfield et Lepréau.
Martin, Frederick	Havre du Grand-Manan	Autour de l'île Grand-Manan.
McLaughlin, W. B.	Grand-Manan	Ile Grand-Manan et les frayères.
Todd, Frank	St.-Stephens	Tout le comté de Charlotte.
	Comté de Gloucester	
Aché, Adolphe (G)	Shippegan	Alentour de Shippégan.
Albert, Xavier D.	Caraquet	Bancs de hareng de Caraquet.
Calnan, John, jeune (G)	Kinsale	Rivière Tête-à-Gauche.
Dempsey, Miles (G)	Grève-au-Saumon	Depuis la rivière Ross jusqu'à la Pointe de la Meule.
Gibbs, Valentine (G)	Pokemouche	Allentours de Pokemouche.
Hache, Jos. L.	Caraquet	Huîtrières de Caraquet et Shippégan.
Hickson, James	Bathurst	Bay des Chaleurs, depuis le ruisseau du Moulin jusqu'à la Pointe de la Meule et la rivière Nipissiguit.
Landry, Arcade	Shippégan	Quartier de Shippégan.
Marks, William	Miscou	Comté de Gloucester.
Robichaud, Olivier (G)	Pointe-Ferguson	Pointe Bariau jusqu'à la Pointe Verte et rivière Tracadie.
Sweeney, William	Pointe-Verte	De Belledune au ruisseau du Moulin.
Thériault, James D.	Grande-Anse	De Grande-Anse à la Pointe Mizenette.
Walsh, William	Pokemouche	Quartier de Pokemouche.
Whelton, Michael (G)	Pokeshaw	Alentours de Pokeshaw.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
	Comté de Kent.	
Despres, Thos	Cocagne	Paroisse de Dundas.
Leblanc, Olivier J. O	Bouctouche	Paroisses de Wellington et Sainte-Marie.
Hannah, Wm. J	Richibouctou	Tout le comté de Kent.
Leblanc, A. T	Legerville	Paroisses d'Harcourt et Huskisson.
Richard, Pierre L	Saint-Louis	Paroisse de Saint-Louis.
Beaty, John	Kouchibouguac	Paroisses de Carleton et Acadieville.
	Comté de King.	
Fenwick, Edwin (G.)	Studholm	Ruisseau du Moulin.
Grey, Justus H.	Springfield	Paroisse de Springfield.
Heine, W. H	Station de Norton	Rivière Kennebecasis et lac Darling.
Nolan, James D	Creek de Smith	Paroisses d'Havelock, Waterford, Sussex et Hammond.
Pearson, Isaac R. (G.)	Etabliss. Anglais	Lac Washademoak et tributaires.
	Comté de Northumberland.	
....	....	Partie nord de la baie de Miramichi jusqu'à la Pointe du Chêne.
Williston, J. G	Baie-du-Vin	Partie sud de la baie de Miramichi jusqu'à la Pointe au Quart.
Abbott, Lemuel	Chatham	Rivière Miramichi à Newcastle.
Hogan, Patrick	Newcastle	Bras N.-O. de la rivière Miramichi et tributaires.
....	....	Bras S.-O. de la rivière Miramichi et tributaires.
	Comté de Queen.	
Case, Mayes	Wickham	Tout le comté de Queen.
	Comté de Ristigouche.	
Mowat, Alex	Campbelton	Juridiction dans les provinces maritimes.
McLean, Donald	Charlo	Baie des Chaleurs, Belledune à Dalhousie.
Verge, J. A	Pointe à la Croix	De Dalhousie à la Tête de Marée.
	Comté de Sunbury.	
Griffith, Chas. (G.)	Sheffield	Comté de Sunbury.
Hoben, G. W	Burton	Rivière Saint-Jean, d'Indiantown au comté d'York.
	Comté de St-Jean.	
Cochrane, John	Gare de l'Intercolonial, St-Jean	Cité de Saint-Jean et alentours.
O'Brien, Joseph	Carleton, St-Jean	Comté de Saint-Jean.
....	....	Côte, de Quaco à la rivière aux Oies.
	Comté de Victoria.	
Ryan, Thos. D	Grandes-Chutes	Tout le comté de Victoria.
	Comté de Westmoreland.	
Cormier, D. T	Pré d'en haut	Paroisse de Dorchester et rivière Petitcodiac.
Goodwin, Robt	Baie-Verte	Paroisses de Sackville et Westmoreland.
	Comté de York.	
Orr, Robt	Frédéricton	Tout le comté d'York.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Nom des gardes-pêche.	Adresse de poste.	Ressort.
Lord, A. (Agt.)	Charlottetown	Ile du Prince-Edouard.
Hackett, Edward (I.)	do	do do
McBrike, Patrick	Bedèque-Centre	Tout le comté de Prince.
McCormack, Michael	Souris	Ile du Prince-Edouard.

PROVINCE DU MANITOBA.

Tupper, R. LaTouche (I.)	Selkirk	La province du Manitoba.
Sutherland, M. (Sous-inspecteur)	Winnipeg	do do
Gardner, Rich	Selkirk	do do
Martineau, H.	Les Détroits, lac Manitoba.	Lacs Manitoba, du Flux et Reflux, du Chien et tributaires.
Gunn, Robt.	Winnipeg	Dans son quartier comme garde-forestier.
Stevenson, E. F.	do	Dans son quartier comme agent des bois de la couronne.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Gilchrist, F. C. (I.)	Fort-Qu'Appelle	Tous les Territoires du Nord-Ouest.
Lucas, S. B.	Holbrooke	Quartier des Buttes de la Paix, Alberta.
McKenzie, R. S.	Stobart	do de Prince-Albert, Saskatchewan.
Thompson, J. R.	Calgary	do des alentours de Calgary.
Cook, R. S.	Prince-Albert	do de Prince-Albert.
Aikman, Jno. H.	Aux soins du commissaire des terres fédéra es, Winnipeg.	Chacun dans son quartier comme inspecteur de homestead.
Rogers, John		
Park, R. S.		
Arsenault, J. J.		
Allison, John		
Allison, W. H.		

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

McNab, John (I.)	New-Westminster.	La province de la Colombie-Britannique.
McKay, J. W.	Kamloops	Quartier d'Yale, C.-B.
Meason, W. L.	Lac-William	Rivière Kootenay, de Clinton à Barkerville.
Philips, Michael	Kootenay	Quartier de Kootenay.
Higginson, T. S.	New-Westminster.	Dans son quartier, comme agent des bois de la couronne.
Ellison, Price	Vernon	Lac et rivière O'Kanagon.
Gaudin, Capit. James	Victoria	Ayant juridiction dans toute la province.
Walbran, Capit. J. T.	do	do do do
Woods, W. F.	Kamloops	Alentours de Kamloops.

LISTE des employés des pêcheries, etc.—*Fin.*

PISCICULTURE.

Nom.	Emploi.	Adresse de poste.
Wilmot, Samuel	Surintendant de la pisciculture	Ottawa, Ont.
Wilmot, A. B.	Préposé à la piscifacture du gouvernement	Newcastle, Ont.
Parker, Wm	do do	Sandwich, Ont.
Walker, John	do do	Ottawa, Ont.
Moore, A. H.	do do	Magog, Que.
Catellier, L. N	do do	Tadoussac, Qué.
Sheasgreen, Wm	do do	Bassin-de-Gaspé, Qué.
Mowat, Alexander	do do	Campbellton, N.-B.
McCluskey, Chas.	do do	Grandes-Chutes, N.-B.
Sheasgreen, Isaac	do do	Esk-Sud, Miramichi, N.-B.
Ogden, A.	do do	Bassin de Bedford, N.-E.
do	Préposé à la homarderie du gouvernement	Pictou, N.-E.
Dunlop, W. J.	Aide-préposé à la piscifacture du gouvernement	Sydney, C.-B., N.-E.
McNab, John	Préposé do do	New-Westminster, C.-B.
Tupper, LaTouche	do do	Selkirk, Man.

Tous les capitaines du service pour la protection des pêcheries sont aussi des officiers des pêcheries, ayant les pouvoirs d'un juge de paix pour toutes les fins concernant l'*Acte des pêcheries*. Ces officiers étaient les suivants pour l'année 1893 :—

Commandant O. G. V. Spain, du c. *Acadia.*
Capit. S. Bélanger, du c. *La Canadienne.*
Capit. A. Finlayson, du c. *Stanley.*
Capit. J. H. Pratt, du c. *Curlew.*
Capit. Geo. M. May, du c. *Constance.*
Capit. H. McKenzie, du c. *Vigilant.*
Capit. W. H. Kent, du c. *Kingfisher.*
Capit. C. T. Knowlton, du c. *Aberdeen.*
Capit. Ed. Dunn, du *Petrel*, pour Ontario.
Capit. A. M. MacGregor, du c. *Bayfield*, pour Ontario.

RÉCAPITULATION DES EMPLOYÉS DES PÊCHERIES.

Provinces.	Nombre d'employés.
Ontario	105
Québec	67
Nouvelle-Ecosse	68
Nouveau-Brunswick	53
Ile du Prince-Edouard	4
Manitoba	6
Territoires du Nord-Ouest	11
Colombie-Britannique	9
Officiers et équipages des navires employés à la protection des pêcheries	195
Gardiens des pêcheries employés durant la saison de 1894	200
Total	718

ANNEXE Nº 2.

PRIMES DE PÊCHE.

ÉTAT GÉNÉRAL des réclamations pour primes de pêche reçues en 1893.

Province.	Comté.	Nombre de réclamations reçues.	Nombre de réclamations rejetées.	Nombre de réclamations payées.
Nouvelle-Ecosse	Annapolis	151	7	144
	Antigonish	101	3	98
	Cap-Breton	411	3	*411
	Colchester	1	1	......
	Cumberland	3	......	3
	Digby	326	12	314
	Guysborough	1,164	16	1,148
	Halifax	1,441	9	*1,436
	Inverness	548	4	544
	King	49	3	*48
	Lunenburg	1,046	3	1,043
	Pictou	29	......	29
	Queen	281	10	271
	Richmond	940	6	*937
	Shelburne	771	5	766
	Victoria	494	11	483
	Yarmouth	170	1	169
	Totaux	7,926	94	7,844
Nouveau-Brunswick	Charlotte	395	6	*390
	Gloucester	448	14	*435
	Kent	87	67	*22
	Northumberland	8	......	8
	Ristigouche	......	......	......
	Saint-Jean	29	3	26
	Westmoreland	......	......	......
	Totaux	967	90	881
Ile du Prince-Edouard	King	465	17	*452
	Prince	446	8	*443
	Queen	116	......	*117
	Totaux	1,027	25	1,012
Québec	Bonaventure	904	136	*773
	Gaspé	2,343	20	*2,324
	Rimouski	66	3	63
	Saguenay	746	10	*738
	Totaux	4,059	169	3,898

RÉCAPITULATION.

Nouvelle-Ecosse	7,926	94	7,844
Nouveau-Brunswick	967	90	881
Ile du Prince-Edouard	1,027	25	1,012
Québec	4,059	169	3,898
Grands totaux	13,979	378	13,635

*NOTE—Le nombre des réclamatioas de primes payées comprend plusieurs réclamations pour les années antérieures restées en suspens pour être examinées. C'est ce qui explique la différence entre les réclamations payées et celles reçues, déduction faite de celles rejetées.

LISTE des primes de pêches payées aux **navires** pour l'année 1893.

Province.	Comté.	Nombre de navires.	Tonnage.	Moyenne du tonnage.	Nombre d'hommes.	Montant payé.
						$ c.
Nouvelle-Ecosse.........	Annapolis................	8	260	32	54	700 52
	Antigonish...............	1	11	11	3	15 95
	Cap-Breton................	7	120	17	26	317 34
	Cumberland..............	1	17	17	3	49 30
	Digby..................	55	1,550	28	403	4,250 87
	Guysborough............	13	372	28	51	964 04
	Halifax..................	92	2,661	29	577	7,321 32
	Inverness................	9	290	32	57	841 00
	King.....................	5	72	14	6	155 25
	Lunenburg...............	164	10,953	67	1,943	31,588 21
	Queen.....................	8	406	51	77	1,136 34
	Richmond	70	2,202	31	467	6,227 13
	Shelburne................	53	1,880	35	493	5,256 94
	Victoria.................	2	48	24	6	139 20
	Yarmouth................	48	2,353	49	614	6,560 45
	Totaux..........	536	23,195	43	4,780	65,523 86
Nouveau-Brunswick	Charlotte.................	52	929	18	156	2,427 24
	Gloucester................	143	1,655	12	426	4,634 07
	Kent.....................	2	46	23	3	69 01
	Northumberland	2	94	47	8	250 85
	Saint-Jean...............	11	198	18	41	535 92
	Westmoreland	....	....	....	....	....
	Totaux.........	210	2,922	14	634	7,917 09
Ile du Prince-Edouard...	King.....................	16	500	31	93	1,345 70
	Prince....................	8	358	45	48	989 02
	Queen....................	3	52	17	10	133 40
	Totaux..........	27	910	34	151	2,468 12
Québec..................	Bonaventure.............	1	10	10	2	24 17
	Gaspé.....................	4	130	32	35	370 71
	Saguenay.................	27	812	30	142	2,349 34
	Totaux.........	32	952	30	179	2,744 22

RÉCAPITULATION.

	Nombre de navires.	Tonnage.	Moyenne du tonnage.	Nombre d'hommes.	Montant payé.
Nouvelle-Ecosse	536	23,195	43	4,780	65,523 86
Nouveau-Brunswick..................................	210	2,922	14	634	7,917 09
Ile du Prince-Edouard............................	27	910	34	151	2,468 12
Québec..	32	952	30	179	2,744 22
Grands totaux......................	805	27,979	35	5,744	78,653 29

Liste des primes de pêche payées aux **bateaux** pour l'année 1893.

Province.	Comté.	Nombre de bateaux.	Nombre d'hommes.	Montant payé.	Total des primes payées aux navires et bateaux en 1893.
				$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	Annapolis	136	204	746 81	1,447 33
	Antigonish	97	154	559 00	574 95
	Cap-Breton	404	759	2,677 00	2,994 34
	Cumberland	2	3	11 00	60 30
	Digby	259	472	1,675 00	5,925 87
	Guysborough	1,135	1,943	6,964 00	7,928 04
	Halifax *	1,344	1,978	7,283 00	14,604 32
	Inverness	535	1,207	4,156 00	4,997 00
	King	43	64	235 00	390 25
	Lunenburg	879	1,040	3,996 00	35,584 21
	Pictou	29	36	137 00	137 00
	Queen	263	414	1,505 00	2,641 34
	Richmond	867	1,257	4,635 00	10,862 13
	Shelburne *	713	1,182	4,256 00	9,512 94
	Victoria	481	826	2,959 00	3,098 20
	Yarmouth	121	209	748 00	7,308 45
	Totaux	7,308	11,748	42,542 81	108,066 67
Nouveau-Brunswick	Charlotte	338	554	2,000 00	4,427 24
	Gloucester	292	684	2,338 00	6,972 07
	Kent	20	34	122 00	191 01
	Northumberland	6	14	48 00	298 85
	Saint-Jean	15	28	99 00	634 92
	Westmoreland	.....	.....	.....	.....
	Totaux	671	1,314	4,607 00	12,524 09
Ile du Prince-Edouard	King	436	717	2,578 00	3,923 70
	Prince †	435	964	3,326 50	4,315 52
	Queen	114	281	957 00	1,090 40
	Totaux	985	1,962	6,861 50	9,329 62
Québec	Bonaventure	772	1,319	4,720 50	4,744 67
	Gaspé	2,320	4,517	15,859 00	16,229 71
	Rimouski	63	86	321 00	321 00
	Saguenay	711	1,323	4,676 00	7,025 34
	Totaux	3,866	7,245	25,576 50	28.320 72

RÉCAPITULATION.

Nouvelle-Ecosse	7,308	11,748	42,542 81	108,066 67
Nouveau-Brunswick	671	1,314	4,607 00	12,524 09
Ile du Prince-Edouard	985	1,962	6,861 50	9,329 62
Québec	3,866	7,245	25,576 50	28,320 72
Totaux	12,830	22,269	79,587 81	158,241 10
Moins—Rembours. : *N.-E., $6 ; †I.P.-E., $1	.....	.....	7 00	7 00
Grands totaux	12,830	22,269	79,580 81	158,234 10
Frais judiciaires, poursuites pour primes de pêche	.....	.....	.....	560 44
				158,794 54

ÉTAT COMPARATIF des primes payées, de 1882 à 1893, inclusivement.

Numéro.	Province.	Comté.	1882. Navires. Montant.	1882. Bateaux. Montant.	1882. Total.	1883. Navires. Montant.	1883. Bateaux. Montant.	1883. Total.	1884. Navires. Montant.	1884. Bateaux. Montant.	1884. Total.	Numéro.
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1	Nouvelle-Ecosse...	Annapolis........	472 00	1,998 00	2,470 00	838 00	1,207 50	2,045 50	648 00	1,503 50	2,151 50	1
2		Antigonish......	....	840 00	840 00	....	482 50	482 50	....	799 50	799 50	2
3		Cap-Breton.......	294 00	5,167 00	5,461 00	436 00	2,853 50	3,289 50	383 00	3,909 00	4,292 00	3
4		Colchester	....	....	....	....	....	....	64 00	....	64 00	4
5		Cumberland......	....	20 00	20 00	....	....	....	....	7 50	7 50	5
6		Digby..........	1,436 00	4,118 66	5,554 66	2,652 00	2,182 50	4,834 50	3,322 84	2,234 50	5,557 34	6
7		Guysboro'........	2,380 73	7,913 75	10,294 48	2,914 00	4,645 00	7,559 00	3,371 90	6,485 50	9,857 40	7
8		Halifax..........	3,599 50	11,118 31	14,717 81	6,020 00	6,080 50	12,100 50	5,834 00	7,898 00	13,732 00	8
9		Inverness........	950 00	5,432 00	6,382 00	572 00	3,422 50	3,994 50	1,208 00	4,522 00	5,730 00	9
10		King............	46 00	125 00	171 00	146 00	157 50	303 50	196 00	70 50	266 50	10
11		Lunenburg	15,161 03	3,112 00	18,273 03	17,658 00	1,850 00	19,508 00	19,648 24	3,162 00	22,810 24	11
12		Pictou	202 00	95 00	297 00	202 00	120 00	322 00	177 76	107 50	285 26	12
13		Queen...........	1,638 00	1,917 00	3,555 00	1,826 00	810 00	2,636 00	2,408 00	836 50	3,244 50	13
14		Richmond	3,853 15	7,998 50	11,851 65	3,558 00	4,225 00	7,783 00	3,266 58	6,325 00	9,591 58	14
15		Shelburne........	7,294 00	4,332 00	11,626 00	8,744 00	2,326 50	11,070 50	8,828 27	2,781 50	11,709 77	15
16		Victoria	284 00	4,861 00	5,145 00	492 00	2,830 50	3,322 50	60 00	4,045 50	4,105 50	16
17		Yarmouth	7,825 09	1,615 00	9,440 09	9,486 00	695 00	10,181 00	9,758 00	971 50	10,729 50	17
18		Totaux	45,435 50	60,663 22	106,098 72	55,544 00	33,888 50	89,432 50	59,274 59	45,659 50	104,934 09	18
19	Nouv.-Brunswick..	Charlotte	2,140 00	5,641 00	7,781 00	2,380 00	2,830 00	5,210 00	2,792 00	3,035 00	5,827 00	19
20		Gloucester........	422 00	5,368 00	5,790 00	492 00	3,568 50	4,060 50	508 00	4,799 00	5,307 00	20
21		Kent	768 00	965 00	1,733 00	266 00	1,197 50	1,463 50	246 00	764 50	1,010 50	21
22		Northumberland..	....	45 00	45 00	68 00	52 50	120 50	66 00	68 00	134 00	22
23		Ristigouche......	28 00	....	28 00	52 00	....	52 00	....	....	....	23
24		Saint-Jean.......	984 00	591 00	1,575 00	861 20	587 50	1,448 70	956 00	260 00	1,216 00	24
25		Westmoreland ...	....	45 00	45 00	....	40 00	40 00	....	81 50	81 50	25
26		Totaux	4,342 00	12,655 00	1,6997 00	4,119 20	8,276 00	12,395 20	4,568 00	9,008 00	13,576 00	26

ÉTAT COMPARATIF des primes de pêche payées de 1882 à 1893, inclusivement—*Suite.*

Numéro.	Province.	Comté.	1882.			1883.			1884.			Numéro.
			Navires.	Bateaux.	Total.	Navires.	Bateaux.	Total.	Navires.	Bateaux.	Total.	
			Montant.	Montant.		Montant.	Montant.		Montant.	Montant.		
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
27	Ile du P.-Edouard.	King	252 00	5,024 00	5,276 00	293 14	2,790 50	3,083 64	475 44	3,028 00	3,503 44	27
28		Prince	316 00	6,709 00	7,025 00	418 00	3,429 50	3,847 50	520 00	3,642 00	4,162 00	28
29		Queen	210 00	3,626 00	3,836 00	96 00	1,550 00	1,646 00	65 02	1,473 50	1,538 52	29
30		Totaux	778 00	15,359 00	16,137 00	807 14	7,770 00	8,577 14	1,060 46	8,143 50	9,203 96	30
31	Québec	Bonaventure	....	8,945 00	8,945 00	....	3,846 50	3,846 50	....	5,508 00	5,508 00	31
32		Gaspé	2,070 00	17,899 75	19,969 75	2,152 00	9,302 50	11,454 50	1,906 00	13,879 50	15,785 50	32
33		Rimouski	....	....	....	....	....	....	....	....	....	33
34		Saguenay	2,350 00	1,773 00	4,123 00	2,320 01	2,319 00	4,639 01	2,023 09	4,687 50	6,711 43	34
35		Témiscouata	....	15 00	15 00	....	....	....	....	....	....	35
36		Totaux	4,420 00	28,632 75	33,052 75	4,472 01	15,468 00	19,940 01	3,929 93	24,075 00	28,004 93	36

RÉCAPITULATION.

Numéro.	Province.	Comté.	1882. Navires.	1882. Bateaux.	1882. Total.	1883. Navires.	1883. Bateaux.	1883. Total.	1884. Navires.	1884. Bateaux.	1884. Total.	Numéro.
37	Nouvelle-Ecosse...	....	45,435 50	60,663 22	106,098 72	55,544 00	33,888 50	89,432 50	59,274 59	45,659 50	104,934 09	37
38	Nouv.-Brunswick..	....	4,342 00	12,655 00	16,997 00	4,119 20	8,276 00	12,395 20	4,568 00	9,008 00	13,576 00	38
39	Ile du P.-Edouard.	....	778 00	15,359 00	16,137 00	807 14	7,770 00	8,577 14	1,060 46	8,143 50	9,203 96	39
40	Québec	....	4,420 00	28,632 75	33,052 75	4,472 01	15,468 00	19,940 01	3,929 93	24,075 00	28,004 93	40
41		Totaux	54,975 50	117,309 97	172,285 47	64,942 35	65,402 50	130,344 85	68,832 98	86,886 00	155,718 98	41

ÉTAT COMPARATIF des primes de pêches payées de 1882 à 1893, inclusivement—*Suite.*

Numéro.	Province.	Comté.	1885. Navires. Montant.	1885. Bateaux. Montant.	1885. Total.	1886. Navires. Montant.	1886. Bateaux. Montant.	1886. Total.	1887. Navires. Montant.	1887. Bateaux. Montant.	1887. Total.	Numéro.
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1	Nouvelle-Ecosse...	Annapolis........	430 08	1,180 00	1,610 08	431 60	1,063 50	1,495 10	305 27	1,162 00	1,467 27	1
2		Antigonish	....	982 50	982 50	....	832 00	832 00	....	924 50	924 50	2
3		Cap-Breton	210 00	4,012 50	4,222 50	392 00	3,765 00	4,157 00	374 14	3,600 00	3,974 14	3
4		Colchester	74 00	....	74 00	74 00	....	74 00	74 00	....	74 00	4
5		Cumberland......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5
6		Digby............	3,036 02	1,993 00	5,029 02	2,131 79	1,924 50	4,056 29	2,671 34	1,582 50	4,253 84	6
7		Guysboro.........	3,312 53	7,129 50	10,442 03	2,936 90	7,521 00	10,457 90	2,210 58	7,963 50	10,174 08	7
8		Halifax..........	5,984 77	8,398 00	14,382 77	4,947 02	8,200 50	13,147 52	5,097 61	8,333 50	13,431 11	8
9		Inverness........	844 00	4,913 50	5,797 50	1,294 12	5,265 00	6,559 12	1,582 88	5,091 00	6,673 88	9
10		King..............	54 00	185 50	239 50	96 00	297 50	393 50	218 00	242 00	460 00	10
11		Lunenburg	17,315 34	2,947 00	20,262 34	16,755 64	3,122 00	19,877 64	16,154 33	3,751 50	19,905 83	11
12		Pictou...........	154 00	132 00	286 00	156 00	94 50	250 50	....	130 00	130 00	12
13		Queen............	1,854 00	1,190 50	3,044 50	1,814 60	957 00	2,781 00	1,650 00	1,212 50	2,862 50	13
14		Richmond........	3,164 49	7,046 00	10,210 49	2,650 00	6,941 00	9,591 00	2,762 86	7,704 00	10,468 86	14
15		Shelburne........	9,198 00	3,201 50	12,399 50	7,880 67	3,072 00	10,952 67	6,678 62	3,687 00	10,365 62	15
16		Victoria	166 00	4,487 00	4,653 00	222 20	4,599 50	4,821 70	88 00	4,600 50	4,688 50	16
17		Yarmouth	9,415 50	968 50	10,384 00	8,513 60	829 00	9,342 60	8,539 40	1,230 50	9,769 90	17
18		Totaux	55,252 73	48,767 00	104,019 73	50,295 54	48,494 00	98,789 54	48,407 03	51,215 00	99,622 03	18
19	Nouv.-Brunswick..	Charlotte	2,508 25	3,937 00	6,445 25	2,579 67	4,246 00	6,825 67	3,292 65	4,681 50	7,974 15	19
20		Gloucester	452 00	5,876 00	6,328 00	516 00	6,462 00	6,978 00	618 75	7,136 00	7,754 75	20
21		Kent	184 00	1,309 50	1,493 50	206 00	1,473 50	1,679 50	370 00	1,728 50	2,098 50	21
22		Northumberland..	180 00	80 50	260 50	592 00	80 50	672 50	445 00	229 00	674 00	22
23		Restigouche	....	....	....	28 00	7 00	35 00	....	....	....	23
24		Saint-Jean.......	902 00	367 50	1,269 50	1,054 40	424 00	1,478 40	786 25	291 00	1,077 25	24
25		Westmoreland ...	....	111 50	111 50	....	225 50	225 50	....	121 00	121 00	25
26		Totaux	4,226 25	11,682 00	15,908 25	4,976 07	12,918 50	17,894 57	5,512 65	14,187 00	19,699 65	26

ÉTAT COMPARATIF des primes de pêche payées de 1882 à 1893, inclusivement—*Suite.*

Numéro.	Province.	Comté.	1885. Navires. Montant.	1885. Bateaux. Montant.	1885. Total.	1886. Navires. Montant.	1886. Bateaux. Montant.	1886. Total.	1887. Navires. Montant.	1887. Bateaux. Montant.	1887. Total.	Numéro.
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
27	I. P.-Edouard	King	626 15	4,090 50	4,716 65	770 44	4,149 50	4,919 94	1,225 78	4,396 00	5,621 78	27
28		Prince	426 00	3,552 50	3,978 50	967 40	3,413 00	4,380 40	1,127 00	3,636 00	4,763 00	28
29		Queen	76 00	1,433 50	1,509 50	271 53	1,364 00	1,635 53	734 73	1,409 00	2,143 73	29
30		Totaux	1,128 15	9,076 50	10,204 65	2,009 37	8,926 50	10,935 87	3,087 51	9,441 00	12,528 51	30
31	Québec	Bonaventure	....	8,005 00	8,005 00	....	9,294 00	9,294 00	....	8,862 00	8,862 00	31
32		Gaspé	1,524 26	14,900 50	16,424 76	1,176 98	15,465 50	16,642 48	1,233 98	15,335 25	16,569 23	32
33		Rimouski	....	....	....	....	....	....	....	....	....	33
34		Saguenay	1,988 00	5,047 00	7,035 00	2,227 63	5,119 50	7,347 13	2,354 00	4,122 50	6,476 50	34
35		Témiscouata	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35
36		Totaux.	3,512 26	27,952 50	31,464 76	3,404 61	29,879 00	33,283 61	3,587 98	28,319 75	31,907 73	36

RÉCAPITULATION.

Numéro.	Province.	Comté.	1885. Navires. Montant.	1885. Bateaux. Montant.	1885. Total.	1886. Navires. Montant.	1886. Bateaux. Montant.	1886. Total.	1887. Navires. Montant.	1887. Bateaux. Montant.	1887. Total.	Numéro.
37	Nouvelle-Ecosse	....	55,252 73	48,767 00	104,019 73	50,295 54	48,494 00	98,789 54	48,407 03	51,215 00	99,622 03	37
38	Nouv.-Brunswick	....	4,226 25	11,682 00	15,908 25	4,976 07	12,918 50	17,894 57	5,512 65	14,187 00	10,699 65	38
39	I. P.-Edouard	....	1,128 15	9,076 50	10,204 65	2,009 37	8,926 50	10,935 87	3,087 51	9,441 00	12,528 51	39
40	Québec	....	3,512 26	27,952 50	31,464 76	3,404 61	29,879 00	33,283 61	3,587 98	28,319 75	31,907 73	40
41		Totaux	64,119 39	97,478 00	161,597 39	60,685 59	100,218 00	160,903 59	60,595 17	103,162 75	163,757 92	41
			Moins—Rembours.		58 00							
					161,539 39							

ÉTAT COMPARATIF des primes de pêche payées de 1882 à 1893, inclusivement—*Suite.*

Numéro.	Province.	Comté.	1888. Navires. Montant	1888. Bateaux. Montant.	1888. Total.	1889. Navires. Montant	1889. Bateaux. Montant.	1889. Total.	1890. Navires. Montant	1890. Bateaux. Montant.	1890. Total.	Numéro.
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1	Nouvelle-Ecosse	Annapolis	217 01	1,153 50	1,370 51	182 31	1,044 00	1,226 31	234 58	799 00	1,033 58	1
2		Antigonish	......	1,063 50	1,063 50	......	1,012 00	1,012 00	13 75	882 00	895 75	2
3		Cap-Breton	423 33	3,618 00	4,041 33	307 47	3,470 00	3,777 47	455 19	3,896 00	4,351 19	3
4		Colchester	85 50	......	85 50	......	......	......	......	......	......	4
5		Cumberland	......	......	......	......	......	......	......	......	......	5
6		Digby	1,696 68	1,749 50	3,446 18	1,721 61	1,608 00	3,329 61	1,381 05	1,727 00	3,108 05	6
7		Guysboro'	1,289 71	8,274 50	9,564 21	974 57	8,093 00	9,067 57	500 44	8,349 00	8,849 44	7
8		Halifax	3,809 99	7,806 00	11,615 99	4,367 08	7,789 00	12,156 08	3,950 57	9,268 00	13,218 57	8
9		Inverness	1,247 90	5,432 00	6,679 90	1,037 96	5,170 00	6,207 96	732 67	5,094 00	5,826 67	9
10		King	123 45	272 50	395 95	112 50	212 00	324 50	147 38	361 00	508 38	10
11		Lunenburg	13,893 81	3,794 00	17,687 81	17,184 42	3,577 00	20,761 42	15,957 09	4,606 00	20,563 09	11
12		Pictou	......	110 50	110 50	33 00	120 00	153 00	......	146 00	146 00	12
13		Queen	1,495 82	1,174 00	2,669 82	1,524 06	1,499 00	3,023 06	942 00	1,825 00	2,767 00	13
14		Richmond	2,390 65	8,108 50	10,499 15	2,825 92	6,534 00	9,359 92	2,963 30	8,008 00	10,971 30	14
15		Shelburne	5,193 59	3,842 50	9,036 09	4,127 80	4,240 00	8,367 80	3,087 27	4,680 00	7,767 27	15
16		Victoria	36 00	4,963 50	4,999 50	21 00	5,030 00	5,051 00	......	5,477 00	5,477 00	16
17		Yarmouth	5,661 46	858 50	6,519 96	5,428 81	896 00	6,324 81	4,771 35	1,005 00	5,776 35	17
18		Totaux	37,564 90	52,221 00	89,785 90	39,848 51	50,294 00	90,142 51	35,136 64	56,123 00	91,259 64	18
19	Nouveau-Brunswick	Charlotte	2,113 50	4,447 50	6,561 00	2,127 16	4,803 00	6,930 16	1,678 07	4,644 00	6,322 07	19
20		Gloucester	537 46	8,212 50	8,749 96	590 95	9,822 00	10,412 95	812 15	10,811 00	11,623 15	20
21		Kent	244 48	1,770 50	2,014 98	71 50	2,177 15	2,248 65	76 50	2,235 85	2,312 35	21
22		Northumberland	155 34	73 00	228 34	414 37	85 00	499 37	216 26	77 00	293 26	22
23		Ristigouche	28 50	......	28 50	21 00	7 00	28 00	......	......	......	23
24		Saint-Jean	487 64	312 00	799 64	487 66	377 00	864 66	274 50	249 00	523 50	24
25		Westmoreland	......	72 50	72 50	......	43 00	43 00	......	37 00	37 00	25
26		Totaux	3,566 92	14,888 00	18,454 92	3,712 64	17,314 15	21,026 79	3,057 48	18,053 85	21,111 33	26

ÉTAT COMPARATIF des primes de pêche payées de 1882 à 1893 inclusivement—*Suite.*

Numéro.	Province.	Comté.	1888. Navires. Montant	1888. Bateaux. Montant.	1888. Total.	1889. Navires. Montant	1889. Bateaux. Montant.	1889. Total.	1890. Navires. Montant	1890. Bateaux. Montant.	1890. Total.	Numéro.
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
27	Ile du Prince-Edouard......	King	654 06	2,067 00	2,721 06	1,043 02	6,672 00	7,715 02	713 09	4,837 00	5,550 09	27
28		Prince..........................	782 00	3,826 50	4,608 50	651 25	4,114 00	4,765 25	633 93	3,941 00	4,574 93	28
29		Queen	180 90	1,582 50	1,763 40	69 26	1,445 00	1,514 26	63 30	1,498 00	1,561 30	29
30		Totaux	1,616 96	7,476 00	9,092 96	1,763 53	12,231 00	13,994 53	1,410 32	10,276 00	11,686 32	30
31	Québec....	Bonaventure..................	....	9,891 50	9,891 50	....	10,689 00	10,689 00	51 76	11,894 00	11,945 76	31
32		Gaspé..........................	1,098 05	16,527 50	17,625 55	856 34	16,597 00	17,453 34	376 51	16,914 00	17,290 51	32
33		Rimouski......................	....	27 50	27 50	....	160 00	160 00	....	145 00	145 00	33
34		Saguenay......................	1,573 20	3,741 00	5,314 20	1,600 87	3,459 50	5,060 37	1,287 45	3,542 00	4,829 45	34
35		Témiscouata..................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35
36		Totaux	2,671 25	30,187 50	32,858 75	2,457 21	30,905 50	33,362 71	1,715 72	32,495 00	34,210 72	36

RÉCAPITULATION.

Numéro.	Province.	Comté.	1888. Navires. Montant	1888. Bateaux. Montant.	1888. Total.	1889. Navires. Montant	1889. Bateaux. Montant.	1889. Total.	1890. Navires. Montant	1890. Bateaux. Montant.	1890. Total.	Numéro.
37	Nouvelle-Ecosse...........	....	37,564 90	52,221 00	89,785 90	39,848 51	50,294 00	90,142 51	35,136 64	56,123 00	91,259 64	37
38	Nouveau-Brunswick..	....	3,566 92	14,888 00	18,454 92	3,712 64	17,314 15	21,026 79	3,057 48	18,053 85	21,111 33	38
39	Ile du Prince-Edouard......	....	1,616 96	7,476 00	9,092 96	1,763 53	12,231 00	13,994 53	1,410 32	10,276 00	11,686 32	39
40	Québec..........................	....	2,671 25	30,187 50	32,858 75	2,457 21	30,905 50	33,362 71	1,715 72	32,495 00	34,210 72	40
41		Totaux....................	45,420 03	104,772 50	150,192 53	47,781 89	110,744 65	158,526 51	41,320 16	116,947 85	158,268 01	41
			Moins rembours.		7 00				Moins rembours.		27 00	
					150,185 53						158,241 01	

ÉTAT COMPARATIF des primes de pêche payées de 1882 à 1893, inclusivement—*Suite.*

Numéro.	Province.	Comté.	1891. Navires. Montant.	1891. Bateaux. Montant.	1891. Total.	1892. Navires. Montant.	1892. Bateaux. Montant.	1892. Total.	1893. Navires. Montant.	1893. Bateaux. Montant.	1893. Total.	Total.	Numéro.
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1	Nouvelle-Ecosse...	Annapolis.........	498 24	1,073 00	1,571 24	776 11	761 00	1,537 11	700 52	746 81	1,447 33	19,425 53	1
2		Antigonish........	11 00	908 00	919 00	24 75	789 00	813 75	15 95	559 00	574 95	10,139 95	2
3		Cap-Breton........	184 35	3,539 00	3,723 35	324 51	2,806 00	3,130 51	317 34	2,677 00	2,994 34	47,414 33	3
4		Colchester........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	371 50	4
5		Cumberland........	....	....	....	....	....	....	49 30	11 00	60 30	87 80	5
6		Digby............	1,820 89	2,113 00	3,933 89	4,214 12	1,788 00	6,002 12	4,250 87	1,675 00	5,925 87	55,031 37	6
7		Guysboro'........	756 35	8,714 00	9,470 35	1,396 45	7,186 00	8,582 45	964 04	6,964 00	7,928 04	112,246 95	7
8		Halifax...........	3,262 51	10,444 00	13,706 51	6,107 71	7,616 00	13,723 71	7,321 32	7,283 00	14,604 32	160,536 89	8
9		Inverness.........	498 90	5,355 00	5,853 90	737 89	4,123 00	4,860 89	841 00	4,156 00	4,997 00	69,563 32	9
10		King..............	151 50	467 00	618 50	220 20	242 00	462 20	155 25	235 00	390 25	4,533 78	10
11		Lunenburg........	14,664 68	4,793 00	19,457 68	31,260 36	4,057 00	35,317 36	31,588 21	3,996 00	35,584 21	270,008 65	11
12		Pictou............	....	228 00	228 00	....	327 00	327 00	....	137 00	137 00	2,672 26	12
13		Queen.............	770 46	1,978 00	2,748 46	1,041 61	1,600 00	2,641 61	1,136 34	1,505 00	2,641 34	34,614 79	13
14		Richmond.........	3,165 17	6,999 00	10,164 17	6,033 97	4,931 00	10,964 97	6,227 13	4,635 00	10,862 13	122,316 22	14
15		Shelburne.........	2,965 44	5,023 00	7,988 44	5,905 46	4,406 00	10,311 46	5,256 94	4,256 00	9,512 94	121,108 06	15
16		Victoria..........	67 13	6,398 00	6,465 13	85 00	3,049 00	3,134 00	139 20	2,959 00	3,098 20	54,961 03	16
17		Yarmouth.........	4,366 80	1,169 00	5,535 80	6,709 25	895 00	7,604 25	6,560 45	748 00	7,308 45	98,916 71	17
18		Totaux........	33,183 42	59,201 00	92,384 42	64,837 39	44,576 00	109,413 39	65,523 86	42,542 81	108,066 67	1,183,949 14	18
19	Nouv.-Brunswick..	Charlotte..........	1,540 52	4.130 00	5,670 52	2,519 65	2,405 00	4,924 65	2,427 24	2,000 00	4,427 24	74,898 71	19
20		Gloucester........	820 84	7,634 00	8,454 84	1,513 09	2,955 00	4,468 09	4,634 07	2,338 00	6,972 07	86,899 31	20
21		Kent..............	117 10	2,044 00	2,161 10	47 50	615 00	662 50	69 01	122 00	191 01	19,069 09	21
22		Northumberland...	346 50	99 00	445 50	288 00	97 00	385 00	250 85	48 00	298 85	4,056 82	22
23		Ristigouche.......	....	31 00	31 00	....	....	....	....	....	....	202 50	23
24		Saint-Jean........	108 00	316 00	424 00	271 87	66 00	337 87	535 92	99 00	634 92	11,649 44	24
25		Westmoreland.....	....	49 00	49 00	71 50	21 00	92 50	....	....	....	918 50	25
26		Totaux......	2,932 96	14,303 00	17,235 96	4,711 61	6,159 00	10,870 61	7,917 09	4,607 00	12,524 09	197,694 37	26

ÉTAT COMPARATIF des primes payées de 1882 à 1893, inclusivement—*Fin.*

Numéro.	Province.	Comté.	1891. Navires. Montant.	1891. Bateaux. Montant.	1891. Total.	1892. Navires. Montant.	1892. Bateaux. Montant.	1892. Total.	1893. Navires. Montant.	1893. Bateaux. Montant.	1893. Total.	Total.	Numéro.
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
27	Ile du Prince-E...	King............	528 03	5,526 00	6,054 03	1,102 30	3,364 00	4,446 30	1,345 70	2,578 00	3,923 70	57,551 65	27
28		Prince............	484 14	4,454 00	4,938 14	1,276 85	2,673 00	3,949 85	989 02	3,326 50	4,315 52	55,308 59	28
29		Queen.............	99 13	1,680 00	1,779 13	250 64	1,116 00	1,366 64	133 40	957 00	1,090 40	21,384 41	29
35		Totaux........	1,111 30	11,660 00	12,771 30	2,629 79	7,153 00	9,782 79	2,468 12	6,861 50	9,329 62	134,244 65	30
31	Québec....	Bonaventure..... ..	52 13	11,605 00	11,657 13	25 00	6,449 00	6,474 00	24 17	4,720 50	4,744 67	99,862 56	31
32		Gaspé	371 25	17,762 00	18,133 25	363 25	16,692 00	17,055 25	370 71	15,859 00	16,229 71	200,633 83	32
33		Rimouski......	....	399 00	399 00	....	286 00	286 00	....	321 00	321 00	1,338 50	33
34		Saguenay.........	927 79	3,390 00	4,317 79	1,983 10	3,896 00	5,879 10	2,349 34	4,676 00	7,025 34	68,758 32	34
55		Témiscouata......	.. ..	... .	....	....	....	... .	....	. .. .	....	15 00	35
36		Totaux........	1,351 17	33,156 00	34,507 17	2,371 35	27,323 00	29,694 35	2,744 22	25,576 50	28,320 72	370,608 21	36

RÉCAPITULATION.

Numéro.	Province.	Comté.	1891. Navires. Montant.	1891. Bateaux. Montant.	1891. Total.	1892. Navires. Montant.	1892. Bateaux. Montant.	1892. Total.	1893. Navires. Montant.	1893. Bateaux. Montant.	1893. Total.	Total.	Numéro.
37	Nouvelle-Ecosse...	....	33,183 42	59,201 00	92,384 42	64,837 39	44,576 00	109,413 39	65,523 86	42,542 81	108,066 67	1,183,949 14	37
38	Nouv.-Brunswick..	....	2,932 96	14,303 00	17,235 96	4,711 61	6,159 00	10,870 61	7,917 09	4,607 00	12,524 09	197,694 37	38
39	Ile du Prince-E. ..	....	1,111 30	11,660 00	12,771 30	2,629 79	7,153 00	9,782 79	2,468 12	6,861 50	9,329 62	134,244 65	39
40	Québec..........	....	1,351 17	33,156 00	34,507 17	2,371 35	27,323 00	29,694 35	2,744 22	25,576 50	28,320 72	370,608 21	40
41		Totaux..... ..	38,578 85	118,320 00	156,898 85	74,550 14	85,211 00	159,761 14	78,653 29	79,587 81	158,241 10	1,886,496 37	41
			Moins remboursem.		7 00	Moins remboursem.		9 00	Moins remboursem.		7 00	115 00	
					156,891 85			159,752 14			158,234 10	1,886,381 37	

ÉTAT COMPARATIF par provinces pour les années 1882 à 1893, inclusivement, indiquant:—

(1) Nombre total des réclamations de primes de pêche reçues et payées par le ministère de la marine et des pêcheries.

Année.	Nouvelle-Écosse.		Nouveau-Brunswick.		Ile du Prince-Edouard.		Québec.		Total.	
	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.	Reçues.	Payées.
1882	6,730	6,613	1,257	1,142	1,169	1,100	3,162	3,117	12,318	11,972
1883	7,171	7,076	1,693	1,579	1,138	1,106	3,602	3,325	13,604	13,086
1884	7,007	6,930	1,252	1,224	923	885	3,470	3,429	12,652	12,468
1885	7,646	7,599	1,609	1,588	1,117	1,025	3,943	3,912	14,315	14,124
1886	7,639	7,702	1,767	1,763	1,131	1,080	4,275	4,355	14,812	14,900
1887	8,262	8,227	1,975	1,958	1,201	1,126	4,138	4,105	15,576	15,416
1888	8,481	8,429	2,065	2,026	1,153	834	4,328	4.310	16,027	15,599
1889	8,816	8,523	2,428	2,392	1,211	1,511	4,664	4,652	17,119	17,078
1890	9,337	9,429	2,522	2,469	1,352	1,257	4,860	4,804	18,071	17,959
1891	10,242	10,063	2,831	2,084	1,482	1,446	5,108	4,913	19,663	18,506
1892	8,272	8,186	1,067	1,001	1,065	1,051	4,425	4,204	14,829	14,442
1893	7,926	7,844	967	881	1,027	1,012	4,059	3,898	13,979	13,635
Totaux	97,529	96,621	21,433	20,107	13,969	13,433	50,034	49,024	182,965	179,185

(2) NOMBRE de navires, leur tonnage, et nombre d'hommes ayant droit aux primes de pêche chaque année.

Année.	Nouvelle-Écosse.			Nouveau-Brunswick.			Ile du Prince-Édouard.			Québec.			Total.		
	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre d'hommes.
1882	588	22,841	5,343	120	2,171	531	15	389	74	63	2,210	538	786	27,611	6,486
1883	700	29,788	6,238	126	2,102	496	16	450	66	62	2,236	443	904	34,576	7,243
1884	700	29,828	6,327	139	2,289	560	16	582	92	56	1,965	382	911	34,664	7,361
1885	629	27,709	5,897	128	2,120	496	19	597	113	55	1,791	317	831	32,217	6,823
1886	562	25,375	5,022	145	2,628	520	32	1,071	215	52	1,730	320	791	30,804	6,077
1887	566	24,520	4,900	154	2,889	563	38	1,677	338	54	1,883	334	812	30,969	6,135
1888	589	26,008	5,450	150	2,545	544	37	1,245	249	51	1,842	388	827	31,640	6,631
1889	597	27,123	5,684	153	2,590	565	35	1,274	239	48	1,729	330	833	32,716	6,818
890	540	23,955	4,935	133	2,129	447	32	1,002	203	34	1,182	220	739	28,268	5,805
891	527	22,780	4,618	124	2,051	411	27	778	155	27	924	168	705	26,533	5,352
1892	507	22,279	4,611	108	1,683	343	30	983	139	23	803	159	668	25,748	5,252
1893	536	23,195	4,780	210	2,922	634	27	910	151	32	952	179	805	27,979	5,744
Totaux	7,041	305,401	63,805	1,690	28,119	6,110	324	10,958	2,034	557	19,247	3,778	9,612	363,725	75,727

(3) NOMBRE de bateaux auxquels la prime a été distribuée, et nombre de pêcheurs qui ont fait la pêche en bateaux.

ANNÉE.	NOUV.-ÉCOSSE.		N.-BRUNSWICK.		ILE DU PRINCE-É.		QUÉBEC.		TOTAL.	
	N'bre de bateaux	Nombre d'homm	N'bre de bateaux	Nombre d'homm	N'bre de bateaux	Nombre d'homm	N'bre de bateaux	Nombre d'homm	N'bre de bateaux.	Nombre d'hommes.
1882........	6,043	12,130	1,024	2,530	1,087	3,070	3,071	5,716	11,225	23,446
1883.......	6,458	13,553	1,453	3,309	1,098	3,106	3,266	6,188	12,275	26,156
1884.......	6,257	12,669	1,086	2,505	869	2,346	3,344	6,416	11,556	23,936
1885.......	6,970	13,396	1,460	3,254	1,006	2,606	3,857	7,485	13,293	26,741
1886.......	7,140	13,351	1,618	3,567	1,048	2,547	4,303	7,981	14,109	27,446
1887.......	7,662	13,997	1,804	3,994	1,088	2,711	4,051	7,550	14,605	28,252
1888.......	7,840	14,115	1,876	4,148	797	2,141	4,259	7,852	14,772	28,256
1889.....	7,926	14,118	2,237	5,032	1,475	3,568	4,602	8,807	16,240	31,525
1890.......	8,886	15,738	2,324	5,242	1,192	3,024	4,766	9,241	17,168	33,245
1891.......	9,525	16,552	1,928	4,126	1,383	3,427	4,865	9,402	17,701	33,507
1892.......	7,679	12,307	893	1,765	1,021	2,047	4,181	7,693	13,774	23,812
1893......	7,308	11,748	671	1,314	985	1,962	3,866	7,245	12,830	22,269
Totaux...	89,694	163,674	18,374	40,786	13,049	32,555	48,431	91,576	169,548	328,591

(4) NOMBRE total d'hommes qui ont reçu la prime chaque année.

ANNÉE.	NOUV.-ÉCOSSE.	N.-BRUNSWICK.	ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.	QUÉBEC.	TOTAL.
	N'bre d'hommes.	Nomb. d'hommes	Nomb. d'hommes	Nomb. d'hommes	
1882..............	17,473	3,061	3,144	6,254	29,932
1883..............	19,791	3,805	3,172	6,631	33,399
1884..............	18,996	3,065	2,438	6,798	31,297
1885..............	19,293	3,750	2,719	7,802	33,564
1886..............	18,373	4,087	2,762	8,301	33,523
1887..............	18,897	4,557	3,049	7,884	34,387
1888..............	19,565	4,692	2,390	8,240	34,887
1889..............	19,802	5,597	3,807	9,137	38,343
1890..............	20,673	5,689	3,227	9,461	39,050
1891..............	21,170	4,537	3,582	9,570	38,859
1892..............	16,918	2,108	2,186	7,852	29,064
1893..............	16,528	1,948	2,113	7,424	28,013
Totaux.......	227,479	46,896	34,589	95,354	404,318

(5) TOTAL des paiements annuels des primes de pêche.

ANNÉE.	Nouvelle-Ecosse.	N.-Brunswick.	Ile du Prince-É.	Québec.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1882..............	106,098 72	16,997 00	16,137 00	33,052 75	172,285 47
1883..............	89,432 50	12,395 20	8,577 14	19,940 01	130,344 85
1884..............	104,934 09	13,576 00	9,203 96	28,004 93	155,718 98
1885..............	103,999 73	15,908 25	10,166 65	31,464 76	161,539 39
1886..............	98,789 54	17,894 57	10,935 87	33,283 61	160,903 59
1887..............	99,622 03	19,699 65	12,528 51	31,907 73	163,757 92
1888..............	89,778 90	18,454 92	9,092 96	32,858 75	150,185 53
1889..............	90,142 51	21,026 79	13,994 53	33,362 71	158,526 54
1890..............	91,235 64	21,108 33	11,686 32	34,210 72	158,241 01
1891..............	92,377 42	17,235 96	12,771 30	34,507 17	156,891 85
1892..............	109,410 39	10,864 61	9,782 79	29,694 35	159,752 14
1893..............	108,060 67	12,524 09	9,328 62	28,320 72	158,234 10
Totaux.......	1,183,882 14	197,685 37	134,205 65	370,608 21	1,886,381 37

LISTE des primes de pêche payées aux **navires** en 1893.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

COMTÉ D'ANNAPOLIS.

* Ce signe indique que quelques-uns de l'équipage ne se sont pas conformés aux règlements, ou n'ont pu participer dans la prime pour cause de fraude, et ne sont pas compris dans la colonne de l'équipage.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Nombre de l'équipage payé.	Montant des primes payées. $ c.
75,888	Annie	Yarmouth	22	James Morrison	Lower-Granville	* 3	55 83
85,684	Constitution	Digby	28	Joseph Anthony	do	* 9	73 55
94,704	Chas. Haskell	do	67	David Hayden	Thorneville	*11	180 22
94,700	Franklin S. Schenck	do	44	W. M. McGrath	do	* 9	121 22
94,693	John H. Kennedy	do	54	Stephen Haynes	Victoria-Beach	12	156 60
75,594	Lizzie G.	do	16	Edward Keans	do	3	46 40
88,685	Ladora	Saint-Jean, N.-B	12	William Roach	Margaretville	*..	17 40
83,253	Rescue	Annapolis	17	Chas. W. Burrell	Clementsport	7	49 30

COMTÉ D'ANTIGONISH.

96,787	Benecia Boy	Halifax	11	Laurence Hylan	Détroit de Canso	*..	15 95

COMTÉ DE CUMBERLAND.

75,614	Fawn	Digby	17	Arthur Ogilvie	Parrsboro'	3	49 30

COMTÉ DU CAP-BRETON.

88,507	Belle of Rome	Sydney	14	C. W. Mann	Gabarousse	5	40 60
100,372	Betsy Jane	do	11	Samuel Moore	Petit-Bras-d'Or	3	31 90
85,381	Champion	do	16	Jno. Williams	Louisbourg	4	46 40
61,948	Ellen Eliza	Arichat	21	Wm. Sutherland et F. Bagnell	Gabarousse	* 1	38 07
74,039	James Henry	Sydney	18	Peter Deveaux	Petit-Bras-d'Or	4	52 20
100,380	Mary D.	do	27	Simon Deveaux	do	* 4	70 47
92,600	Merit	do	13	Alex. Leblanc	do	5	37 70

COMTÉ DE DIGBY.

94,708	Ann Eliza	Digby	62	D. et O. Sproule	Digby	* 7	134 84
94,696	Annie M. Sproule	do	70	Jno. W. Sproule	do	*13	195 75
83,258	Alfred	Annapolis	22	M. Haines, P.G	Freeport	8	63 80
75,612	Alice	Yarmouth	17	do	do	7	49 30
83,431	Acadian	Weymouth	32	Geo. H. Stephens	do	8	92 80
88,598	Alph. B. Parker	Saint-Jean, N.-B	39	Holland Outhouse	Tiverton	11	113 10
90,660	Alice May	Yarmouth	18	Bradish Bailey	Westport	8	52 20
88,267	Bessie May	Saint-Jean, N.-B	23	Geo. McDormand	Westport	8	66 70
94,698	Carrie H	Digby	20	Augustus Haycock	do	7	58 00
74,331	Condor	Yarmouth	11	Howard Titus	do	5	31 90
75,711	Dove	do	20	Jos. Ossinger	Tiverton	7	58 00
94,707	Ernest F. Horwood	Digby	79	Ansel Snow	Digby	*14	214 79
90,662	Edward A. Norton	do	67	Jos. E. Snow	do	*13	176 09
88,408	Elihu Burritt	do	50	H. B. Allan	do	* 9	119 12

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouv.-Écosse—*Suite.*

COMTÉ DE DIGBY—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant payé. $	c.
80,797	Ella H	Digby	13	Jno. Whitneck	Freeport	3	37	70
77,740	Elmer	do	15	James Gower	Westport	6	43	50
75,757	Etta	Yarmouth	17	J. W. C. Webber	do	7	49	30
100,535	Fair Play	Digby	11	Casimir R. Comeau	Météghan	* 4	28	71
100,315	Freddie A	Yarmouth	10	Waitstill Lewis	Freeport	2	29	00
74,329	Fairy Queen	do	13	Wm. Coggins	Westport	* 3	28	28
80,798	Freddie G	Digby	18	Geo. Gower	do	6	52	20
77,963	Freeman Colgate	St-Andrews, N.B	26	Frank Morrell	do	8	75	40
85,550	Fairplay	Yarmouth	11	J. A. Powell	do	3	31	90
83,260	Gazelle	Digby	20	D. et O. Sproule	Digby	7	58	00
94,706	George J. Tarr	do	61	Jno. S. Hayden	do	12	176	90
100,534	Glydax R	do	18	Frank Thurber, P.-G.	Freeport	6	52	20
90,436	Genesta	Barrington	32	Geo. Denton	Westport	10	92	80
80,800	Helen Maud	Digby	20	Chas. McDormand	do	7	58	00
88,401	Hattie	do	37	Wm. F. Ossinger	do	10	107	30
75,867	Ida Peters	St-Jean, N.-B.	32	F. K. Blackford	Anse au Vison	* 7	87	00
100,064	Isma	do	31	Chas. Hicks	Westport	8	89	90
94,709	Jennie B. Thomas	Digby	52	John Apt	Thorneville	13	150	80
80,604	Jennie C	Yarmouth	16	Chas. Hicks	Westport	6	46	40
85,689	James Beckwith	Digby	31	E. P. Ruggles	do	* 3	78	67
85,690	Laura T	do	15	Jos. Thurber	Freeport	* 5	37	30
80,881	Lena May	St-Andrews, N.B	18	Amos Outhouse	Tiverton	* 6	45	68
97,022	M. & L. Chase	Digby	46	Gilbert Ellis *et al*	Granville	* 5	94	50
97,701	Mary E. Whorf	do	77	Howard Anderson	Digby	*15	216	33
80,794	Minnie C	do	19	Chas. H. Bailey	Westport	6	55	10
85,682	Malapert	do	23	E. C. Bowers, P.-G.	do	* 7	62	54
85,553	Minnie C	Yarmouth	12	Hy. Glaven	do	6	34	80
85,687	Mabel	Digby	38	F. B. Lent	do	* 9	104	69
94,833	Newsboy	St-Andrews, N.B	16	Edgar McDormand	do	* 3	37	12
94,825	On Time	Weymouth	19	M. Thibodeau	Pointe de l'Eglise	6	55	10
75,714	Prince	Yarmouth	10	Sam'l Thurber	Freeport	* 5	26	59
83,132	Restless	Digby	25	Jackson Coggins	Westport	8	72	50
80,784	Silver Cloud	do	41	Handford Outhouse	Tiverton	10	118	90
85,558	S. A. Crowell	Yarmouth	23	Wallace Gower	Westport	8	66	70
75,726	Thrush	do	13	Jno. Outhouse	Tiverton	6	37	70
94,694	Utah & Eunice	Digby	33	Milton Haines, P.-G.	Freeport	8	95	70
37,282	Victoria	do	29	Handley Outhouse	Tiverton	* 8	75	70
75,595	West Wind	do	25	Syda et Cousins	Digby	* 4	56	97
88,264	Walter J. Clarke	St-Jean, N.-B.	20	H. P. Allen	do	7	58	00
85,559	Willie F.	Yarmouth	12	James Buckman	Westport	6	34	80
74,317	Willie	do	22	Johnson Denton	do	9	63	80

COMTÉ DE GUYSBOROUGH.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Équipage.	Montant payé. $	c.
100,441	A. H. Lennox	Canso	73	Wm. D. McDonald	Boylston	*3	158	78
41,771	Atalia	Guysboro'	34	Thos. H. Peeples	Havre du Pirate.	4	98	60
61,629	Carrie R	do	17	Albert Pride	Sonora	6	49	30
80,999	Guardian Angel	do	21	Jos. Fougère, jeune	Rivière Larry	5	60	90
96,766	Golden Rule	Pt-Hawkesb'ry	42	O. et L. Maguire	Havre du Pirate.	*3	97	44
69,964	Lizzie A.	do	20	Jno. F. Reeves	Mulgrave-Stat'n	4	58	00
74,355	La Mode	Pictou	26	James O'Neil	Anse de Auld	5	75	40
69,141	Mary Elizabeth	Halifax	16	Hubert Boudrot	Port-Félix	3	46	40
80,970	Orion	do	24	Edwd. B. Pelrine	Rivière Larry	6	69	60
94,993	Onward	Charlott'n, I.P.E	15	Albert A. Hurst	Canso	*1	25	37
83,838	Ocean Bride	Port-Hawk'sb'ry	23	Jos. O'Neil, P.-G.	Anse de Auld	*4	60	03
75,892	Peter Mitchell	do	26	Wm. P. Power	Havre du Pirate.	4	75	40
48,353	Ruby	Guysboro'	35	Freeman Myers	do de Cole	*3	88	82

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouv.-Écosse—*Suite.*

COMTÉ DE HALIFAX.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant payé.
							$ c.
75,848	Annie Gaetz	Halifax	36	John G. Weston	Jeddore-Est	10	104 40
90,866	Alice	do	12	Abraham Cleveland	Dover-Ouest	3	34 80
90,844	Armada	Guysboro'	25	Thos. O'Neil	Halifax	*4	54 38
57,727	Agnes	Halifax	21	John Hayes	Anse au Hareng	4	60 90
74,020	Addie	do	17	Dennis Fagan	Havre Ketch	3	49 30
100,221	Boleka	do	31	W. H. Henneberry	Ile du Diable	8	89 90
94,662	Bessie Florence	do	12	Chas. W. Twohig	Pennant	2	34 80
90,496	Black Prince	do	18	Jas. W. Slaunwhite	Baie Terrence	4	52 20
90,721	Brilliant Star	do	36	P. et Jno. Hartlin	Jeddore-Est	10	104 40
73,969	Bertha E	do	21	Chas. Fader	B. Ste-Marguerit	*	30 45
74,071	Condor	do	20	Jno. Julien	Chezetcook-O.	4	58 00
92,566	Carrie M	do	13	W. H. Munroe	Sheet-Harbour	2	37 70
96,799	Catherine A. C	do	17	Hezekiah Cleveland	Dover-O	5	49 30
85,655	Daisey	do	16	H. W. Richardson	Hav. aux Sauv.	*4	41 76
85,663	Daring	do	18	Chas. Slaunwhite, aîné	Baie Terrence	3	52 20
96,785	Eva M. B	do	45	F. Bonang, *et al.*	Chezetcook-O.	*11	116 52
92,564	Evangeline	do	23	Henry, Young, aîné	Petpiswick-E.	4	66 70
80,832	Ella May	do	16	Amos Murphy	Village Français	*1	34 80
74,091	Eastern Clipper	do	35	Jno. H. Fader	Head-Harbour	4	101 50
100,220	E. J. Smith	do	11	Wm. M. C. Boak	Halifax	3	31 90
90,481	Ella D	do	32	Arch. Darrah	Anse au Hareng.	7	92 80
90,726	Ellen Maud	do	16	Geo. Schnare	Pennant	3	46 40
88,227	Fleetwing	do	32	Thos. Lapierre, *et al.*	Chezetcook-O.	11	92 80
83,180	Friend	do	17	Boak et Bennett	Halifax	5	49 30
88,357	Floresta	do	57	Jacob Nieforth, *et al*	Seaforth	*16	160 44
55,836	Frank Newton	Sydney	40	Theo. Conrod	Sheet-Harbour	*5	99 44
94,636	Fortuna	Halifax	97	A. N. Whitman	Halifax	16	232 00
42,276	Foaming Billow	do	66	M. B. Wrayton	do	*5	175 45
85,644	Flora	do	42	Ptk. Scallion	Anse au Hareng.	10	121 80
80,996	Gertie Belle	do	15	James York	Passage de l'Est.	6	43 50
100,228	Golden Dawn	do	46	Geo. Conrod, *et al.*	Head-Chezetco'k	12	133 40
90,489	Green Leaf	do	44	M. Julien, *et al.*	Chezetcook-O.	*12	122 70
94,979	Gleaner	do	57	L. B. Corkum	Jeddore-Est	15	165 30
96,782	Glide	Halifax	10	S. H Garrison	Anse à Peggy	* 1	21 75
94,963	Golden Seal	Lunenburg	32	C. W. Hart	Sambro	* 6	86 18
88,220	Grandee	Halifax	14	J. P. Slaunwhite	Baie Terence	3	40 60
69,097	Highland Jane	do	32	Geo. Hartlin, aîné	Jeddore-Est	10	92 80
77,786	Hesperus	do	17	And. Brackett	Anse au Hareng.	2	36 98
83,306	Iona	do	26	And. Sullivan	do	8	75 40
100,212	James R.	do	51	C. et A. Mitchell	Jeddore-Est	12	147 90
54,132	John Franklin	do	18	Robt Johnson	Halifax	5	52 20
94,668	Louis Luby	do	41	Wm. Lapierre *et al.*	Chezzetcook-O.	12	118 90
96,797	Laura Phœbe	do	18	John Kent	H. Musquodboit	* 3	45 68
96,789	Lydia A. Mason	do	39	E. Mason *et al*	Tangier	* 7	106 03
78,605	Little Annie	Digby	27	Mathew Lynch, jeune	Anse Ferguson.	8	78 30
100,217	Lydia E	Halifax	10	Wm. M. C. Boak	Halifax	3	29 00
94,661	L. C. Tough	do	12	Jno. E. Tough	Pennant	3	34 80
69,105	Lady of the Lake	do	20	Richard Christian	Prospect	4	58 00
96,805	Maggie May	do	62	Jeremiah Fillis *et al.*	Chezzetcook-O.	*14	163 96
46,498	Mariner	do	56	W. C. et J. H. Henley	Baie Spry	* 4	117 30
100,580	Maggie E. C.	do	20	David F. Covey	Glen Margaret	5	58 00
92,330	Mary E. Leslie	Liverpool	99	James Fraser	Halifax	16	232 00
85,664	Mary E.	Halifax	14	Andrew Twoohig	Pennant	3	40 60
100,227	May	do	10	Wm. S. Henneberry	Sambro	4	29 00
80,841	Nina	do	13	Wm. Murphy	Owls-Head	* 2	28 27
85,665	Nellie D	do	12	Daniel Smith	Sambro	4	34 80
64,018	Ocean Bride	do	23	Geo. Borgal	Havre Plaisante.	* 6	61 94
94,677	Progress	do	14	J. E. Conrod	Baie Spry	* 3	35 53
54,161	Perseverance	do	24	Boak et Bennett	Halifax	* 5	63 80
92,571	Primrose	do	14	Jno. P. Slaunwhite	Baie Terence	* 2	33 84
69,187	Queen of the Fleet	Lunenburg	46	Wm. White	Anse Ferguson.	8	133 40
96,806	Rising Sun	Halifax	28	Geo. Julien	Chezetcook-O.	5	81 20
59,462	Rival	do	20	Henry Faulkner	Jeddore	6	58 00

LISTE des primes de pêche payées aux **navires**, etc.—Nouvelle-Écosse—*Suite*.

COMTÉ D'HALIFAX—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
77,787	Rescue	Halifax	20	Henry Fader	Dover-Est	5	58 00
100,474	R. Beatrice	do	19	James Morash, jeune	Dover-Ouest	* 4	49 59
57,688	Riverdale	do	48	Geo. E. Boak	Halifax	8	139 20
92,575	Robinetta	do	14	Henry Harris	do	* 4	36 54
100,566	Rob S.	do	21	Geo. H. Marryatt	do	5	60 90
53,551	Roving Bird	do	24	Jno. Brown	Anse au Hareng.	* 7	65 25
88,223	River Belle	do	11	Jno. D. Christian	Prospect	3	31 90
53,600	Starlight	do	29	Thos. Cooper	Jeddore	* 3	63 07
74,087	Sea Gem	do	30	James Jennex	Jeddore-Est	8	87 00
97,042	Sea Bird	do	17	Seymour Monk	Havre au navire.	* 3	43 14
37,519	Safeguide	do	36	W. C. Henley	Baie Spry	5	104 40
100,218	Sarah M. W.	do	14	H. Wambolt	Havre aux Sauv.	5	40 60
64,869	Sarah L. Oxner	do	34	Edward Hayes	Anse au Hareng.	10	98 60
90,490	T. W. Wolfe	do	31	Chas. Wolf *et al.*	Chezetcook-O.	* 8	84 91
75,833	Twilight	do	14	Eli Baker	Jeddore-Est	6	40 60
90,494	Two Brothers	do	22	J. Bayers et J. Smith.	H. Musquodob'it	* 3	51 04
100,154	Triton	Lunenburg	60	Jno. Wm. Wentzell	Halifax	15	174 00
77,836	T. W. Smith	Halifax	35	Charles Beaver	Baie Spry	* 6	94 25
90,485	Violet West	do	36	Thos. Gaetz *et al*	Seaforth	10	104 40
96,781	Venture	do	43	Edward Dempsey	Anse au Hareng.	11	124 70
94,666	Winged Arrow	Halifax	56	Andrew Conrod	Chezzetcook-O	* 4	121 80
100,226	Willie H. Crosby	do	65	James Julien *et al.*	do	18	188 50
90,723	Winnie L.	do	31	James J. Gaetz *et al.*	Seaforth	10	89 90
61,904	Water Lilly	do	14	Isaac Morash	Dover O.	2	40 60
83,042	Western Belle	do	23	Jno. Thomas	Anse au Hareng.	* 4	55 58
92,578	Willetta	do	12	Joseph Gray	Sambro	3	34 80
85,378	Zephyr	do	16	Robt. Slaunwhite	Baie Terence	3	46 40

COMTÉ D'INVERNESS.

71,302	Alice	Charlottetown, I. P.-E.	10	P. Cormier et D. Lelièvre	Havre de l'Est	6	29 00
90,739	Arizona	Pt. Hawkesbury	49	Wm. H. Paint	P't- Hawkesbury	6	142 10
83,244	Claribel	Charlottetown, I. P.-E.	12	Chas. Doucet	Havre de l'Est	5	34 80
75,782	Crescent	Arichat	27	Camile White	Friars-Head	5	78 30
96,765	Grenada	Pt. Hawkesbury	58	James Macdonald	Baie Ouest	12	168 20
38,468	Hector	Arichat	35	James C. Skinner	Port-Hastings	3	101 50
96,763	Lelia Linwood	Pt. Hawkesbury	67	Wm. H. Paint	P't-Hawkesbury	10	194 30
69,125	May Flower	Halifax	11	Hyacinthe Chiasson	Havre de l'Est	6	31 90
48,358	Ripple	Guysboro'	21	Neil Martin	Estacade	4	60 90

COMTÉ DE KING.

74,308	Bald Eagle	Yarmouth	14	Leonard Houghton	Havre de Hall	3	40 60
77,732	Heather Belle	Digby	13	Jos. Parker	do	2	37 70
92,484	Pilot	Windsor	14	Willard Coffill	Blomidon	* 1	30 45

COMTÉ DE LUNENBURG.

100,578	Avon	Lunenburg	49	Wm. Lohnes, P.-G.	La Have	11	142 10
100,489	Algoma	do	56	Jeffrey Publicover	do	10	162 40
100,160	Amelia Corkum	do	100	Chas. Rafuse, P.-G.	do	14	232 00
100,872	Adventurer	do	55	James Richard, P.-G.	do	12	159 50

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Écosse—*Suite.*

COMTÉ DE LUNENBURG—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées. $	c.
94,790	Abana............	Lunenburg	85	James Romkey, P.-G.	La Have........	14	232	00
94,783	Alaska...........	do	87	Ben. Anderson, P.-G..	Lunenburg	14	232	00
100,170	Atlanta...........	do	96	Freem'n Anderson, P-G	do	14	232	00
100 472	Arcana...........	do	87	Alexr. Nickle, P.-G. .	do	14	232	00
96,831	Argo........	do	42	Geo. A. Parker, P.-G..	do	* 9	115	71
94,778	Argosy...........	do	84	Chas. Smith, P.-G....	do	14	232	00
94,961	Altona...........	do	67	Emmanuel Zeller, P.-G	South	13	194	30
100,163	Beauty..	do	65	J. N. Rafuse, P.-G....	La Have........	10	188	50
94,648	Batavia...........	do	99	James Spearwater, P-G	do	14	232	00
92,637	Bertie C. H........	do	87	Thos. Hamm, P.-G...	Lunenburg	*12	215	44
96,823	Burnham H........	do	88	Benjm. Morash, P.-G..	do	14	232	00
94,782	Bona Fide.........	do	90	J. Jos. Rudolph, P.-G.	do	14	232	00
96,828	Bonanza..........	do	87	Chas. Silver, P.-G....	do	14	232	00
100,571	Britannia..........	do	90	Chas. Smith, P.-G....	do	14	232	00
94,651	Bessie A..........	do	99	Murd'h McGregor, P-G	Anse Ritcey....	13	232	00
94,647	Bonus........	do	86	Jno. M. Ritcey, P.-G..	do	14	232	00
94,643	Carrie M. C.	do	39	Joshua Coolen, P.-G..	Pointe au Renard	9	113	10
94,658	C. A. Ernst........	do	57	A. Ernst, P.-G........	Baie Mahone....	11	165	30
94,645	C. A. Chisholm....	do	82	do	do	11	232	00
85,642	Charlotte E. C.....	do	80	C. U. Mader, P.-G ...	do	12	232	00
100,159	C. U. Mader.......	do	88	do ...	do	14	232	00
100,823	Carrie.............	do	60	Adnah Burns, P.-G...	Dayspring......	12	174	00
96,835	Cora L............	do	100	A. V. Conrad, P.-G..	La Have........	12	232	00
97,084	Calla Lily...	do	62	Edmund Virtle, P.-G..	do	10	179	80
90,824	Ceto..............	do	95	Simon Parks, P.-G....	do	14	232	00
96,825	Cecelia W.........	do	41	Robt. Walfield, P.-G..	Iles La Have ...	8	118	90
90,857	Capio.............	do	72	G. N. C Hawkins, P.-G	Lunenburg......	10	208	80
100,570	Clarence F.........	do	52	David Smith, P.-G....	do	11	150	80
90,869	Clara E. Mason....	do	83	do	do	14	232	00
94,646	Carrie C. W........	do	92	Martin Westhaver, P-G	do	13	232	00
100,483	Curfew............	do	49	J. D. Sperry..........	Petite Rivière...	10	135	65
100,579	Citizen............	do	98	Murd. McGregor, P.-G	Anse Ritcey....	14	232	00
97,081	Carrie.............	do	99	Jno. M. Ritcey, P.-G..	do ...	14	232	00
88,355	D. A. Mader.......	do	85	C. U. Mader, P.-G....	Baie Mahone....	*11	222	34
97,085	D. Cronan.........	do	59	Henry Schnare........	do	* 6	132	23
97,089	Dictator...........	do	87	David Smith, P.-G....	Lunenburg......	14	232	00
96,826	Director...........	do	87	do	do	14	232	00
85,736	Dominion..........	do	97	Wm. Young, P.-G.....	do	14	232	00
85,344	Donzella..........	do	118	Adam Selig, P.-G.....	Anse Voglers...	14	232	00
83,308	Ella..............	Liverpool	10	Jennis C. Hanson.....	Baie Mahone....	2	29	00
94,659	Enterprise.........	Lunenburg	86	Wm. Cleversy, P.-G..	La Have........	14	232	00
75,569	Empress...........	do	47	F. Himmelman........	do	10	136	30
96,821	Edgar T. Richard..	do	55	Elias Richard, ainé, P-G	do	12	159	50
100,151	Erminie...........	do	92	Wm. Young, P.-G	Lunenburg......	14	232	00
94,960	Eureka......	do	99	Reuben Smith, P.-G ..	Anse Ritcey....	*12	215	44
94,650	Elsie.............	do	47	Jno. Schmeiser, P.-G..	La Have........	8	136	30
66,749	Flash..............	Halifax	23	Elias Cleveland, P.-G..	Chester	7	66	70
100,481	Florence	Lunenburg	29	W. A. Pickels, P.-G ..	Baie Mahone ...	* 6	73	60
97,046	Fredona.....	Liverpool	12	J. W. Remby, P.-G...	W. Dublin......	3	34	80
94,771	Florence M. Smith.	Lunenburg	99	Benj. Anderson, P.-G.	Lunenburg......	14	232	00
92,638	Florence M........	do	83	J. Alex. Silver, P.-G..	do	12	232	00
80,829	Florence B.........	do	32	Jno. W. Pearl, P.-G..	Ruisseau Martin	* 3	81	20
71,338	Fish Hawk........	do	49	Jno. L. Corkum, P.-G.	New Cumberland	9	142	10
97,088	Glendale..........	do	38	Chas. Bell, P.-G	La Have........	7	110	20
100,480	Gallant..........	do	57	Elias Richard, sr	do	13	165	30
100,478	Gladiola..........	do	52	Kenneth Silver, P.-G..	La Have, en haut	12	150	80
100,825	Georgina	do	34	James Bell, P.-G......	Dublin, en bas..	5	98	60
96,836	Gleaner............	do	86	Samuel Herman........	Lunenburg......	14	232	00
94,773	Galatea............	do	98	Jno. B. Young, P.-G..	do	14	232	00
100,576	Glad Tidings	do	99	J. Wm. Young, P.-G..	do	14	232	00
90,582	G. A. Smith.......	do	95	Wm. Young, P.-G....	do	14	232	00
97,083	Garland...........	do	51	J. D. Sperry..........	Petite-Rivière...	8	147	90
100,488	Gurnet...........	do	56	Alvin Creaser, P.-G...	Anse Ritcey....	*10	155	02

Liste des primes de pêche payées aux **navires**, etc.—Nouvelle-Écosse—*Suite.*

COMTÉ DE LUNENBURG—*Suite.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
90,862	Grenada	Lunenburg	93	Reuben Romkey, P.-G.	Anse Ritcey	14	232 00
90,825	Henry N. Batchelder	Port-Medway	99	Augus Herman	Broad-Cove	17	232 00
100,156	Hustler	Lunenburg	44	L. B. Currie, P.-G.	W. Dublin	9	127 60
100,569	Howard Young	do	99	James Young, P.-G.	Lunenburg	15	232 00
90,859	Hector W. McG.	do	99	Mur. McGregor, P.-G.	Anse Ritcey	14	232 00
100,161	Hilda Maud	do	37	Adam Selig, P.-G.	Anse Vogler	10	107 30
100,490	Irene M. B.	do	66	Eli Ernst, P.-G.	Baie Mahone	12	191 40
96,837	Irvin G.	do	80	Henry Gerhardt, P.-G.	Lunenburg	14	232 00
59,475	Jessen	do	69	J. N. Rafuse, P.-G.	Conquerall Bank	10	200 10
94,970	Joseph O.	do	53	Thos. Oakley, P.-G.	LaHave	12	153 70
92,639	Jennie Miller	do	83	Henry Adams, P.-G.	Lunenburg	12	232 00
94,654	J. W. Geldert	do	89	Jas. W. Geldert, P.-G.	do	14	232 00
94,785	J. C. Schwartz	do	89	Chas. Hewitt, P.-G.	do	14	232 00
100,164	J. H. Ernst	do	97	S. Watson Oxner, P.-G.	do	14	232 00
94,789	Joseph McGill	do	99	Henry Ritcey, P.-G.	Anse Ritcey	14	232 00
94,788	Laura C. Zwicker	do	85	Abraham Ernst, P.-G.	Baie Mahone	12	232 00
88,360	Lettie M. Hardy	do	98	W. A. Pickels, P.-G.	do	19	232 00
97,092	Lurline	do	57	Amiel Corkum, P.-G.	LaHave	12	165 30
90,854	Latona	do	97	Lewis Anderson et Cie	Lunenburg	13	232 00
96,838	LaFrance	do	89	S. Watson Oxner, P.-G.	do	14	232 00
96,827	Leopold	do	93	Chas. Smith, P.-G.	do	14	232 00
96,832	Laura M. Knock	do	87	David Smith, P.-G.	do	14	232 00
94,780	Lawrence	do	87	G. Ab. Smith, P.-G.	do	14	232 00
96,833	L. E. Young	do	89	Alex. Young, P.-G.	do	14	232 00
100,484	Lavanda	do	53	Peter Young, P.G.	do	12	153 70
83,316	Lottie	Port-Medway	81	S. E. Teel, P.-G.	Anse Vogler	14	232 00
100,562	Millie L. E.	Lunenburg	65	Abraham Ernst, P.-G.	Baie Mahone	*11	180 65
96,840	May Flower	do	60	Robert Dawson, P.-G.	Bridgewater	10	174 00
69,213	May Fly	do	12	Jacob Richard	LaHave	3	34 80
100,573	Marsala	do	38	Solomon Richard, P.-G.	do	7	110 20
90,823	Miletus	do	96	Jno. Shankle, P.-G.	do	12	232 00
97,052	Minnie Maud	Liverpool	85	Jno. S. Wolfe, P.-G.	W. Dublin	15	232 00
92,640	Minerva	Lunenburg	83	Wm. C. Acker, P.-G.	Lunenburg	12	232 00
94,772	Molega	do	99	Benj. Anderson, P.-G.	do	14	232 00
94,775	Malabar	do	98	R. H. Griffiths, P.-G.	do	14	232 00
100,487	Mabel B.	do	43	Thos. Hamm, P.-G.	do	10	124 70
92,633	Magnolia	do	83	Joshua Heckman, P.-G.	do	12	232 00
92,635	M. B. Smith	do	85	Wm. C. Smith, P.-G.	do	14	232 00
97,100	Maggie M. W.	do	89	J. H. Wilson, P.-G.	do	14	232 00
92,632	Monarch	do	83	do	do	14	232 00
94,777	Maurice C. Geldert.	do	100	Jno. B. Young, P.-G.	do	14	232 00
100,153	Milo	do	99	J. Wm. Young, P.-G.	do	14	232 00
100,162	Magic	do	45	J. D. Sperry	Petite-Rivière	8	130 50
100,574	Melrose	do	71	Allan R. Morash, P.-G.	Lunenburg	12	205 90
88,342	Nova Zembla	do	79	Joseph Hamm	Baie Mahone	13	229 10
88,603	Nokomis	do	94	C. U. Mader, P.G.	do	14	232 00
100,485	Nightingale	do	52	Wallace Haughn	LaHave	12	150 80
90,827	Nyanza	do	116	Elias Walters, P.-G.	Lunenburg	16	232 00
94,966	Nicanor	do	79	Davis Westhaver	do	12	229 10
92,636	Nonpareil	do	88	Jno. Zinck, P.-G.	do	14	232 00
94,641	Ovando	do	88	Jeffry Publicover, P.-G.	Anse Getson	12	232 00
88,346	Olive	do	103	Daniel Getson, P.-G.	LaHave	14	232 00
100,577	Oddfellow	do	58	James Kinley, P.-G.	Lunenburg	12	168 20
85,562	Oresa	do	14	Alex. Knickle, P.-G.	Lunenburg	4	40 60
94,779	O. P. Silver	do	89	Chs. L. Silver, P.-G.	do	14	232 00
94,876	Ontario	do	89	Benj. Smith	do	14	232 00
100,157	Orinoco	do	56	Isaac Westhaver, P.-G.	do	*10	155 02
100,231	Pearl	Halifax	17	Wm. F. Heyson	Baie Mahone	4	49 30
100,477	Pilot	Lunenburg	42	W. N. Reinhardt, P.-G.	La Have	9	121 80
85,647	Pembina	do	94	L. Anderson et Cie	Lunenburg	12	232 00
100,486	Pandora	do	53	Benj. Lohnes, P.-G.	do	12	153 70
94,774	Puritan	do	94	Jas. W. Kreaser, P.-G.	Anse Ritcey	14	232 00
97,087	R. C. Bruhm	do	61	A. Ernst, P.G.	Baie Mahone	9	176

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE LUNENBURG—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
100,572	Rowena	Lunenburg	51	Wm. Schmeisser, P.-G.	La Have	10	147 90
90,593	Ralph	do	51	Solomon Smith, P.-G.	La Have (en bas)	11	147 90
96,834	Robert F. Mason	do	87	Martin Mason, P.-G.	Lunenburg	14	232 00
100,473	Rapture	do	57	Alvin Moser, P.-G.	do	12	165 30
74,096	Silver Stream	Halifax	35	David Mills, P.-G.	Chester	12	101 50
88,349	Senovar	Lunenburg	89	Nathan Hiltz, P.-G.	Pointe Martin	14	232 00
100,165	Snow Queen	do	67	Leander Meisner, P.-G.	do	12	194 30
100,829	Stranger	do	11	Garret Richard	La Have	* 2	23 93
94,787	Samoa	do	90	Jas. W. Geldert, P.-G.	Lunenburg	14	232 00
90,868	Sadie	do	79	Chas. Smith, P.-G.	do	14	229 10
100,471	Secret	do	87	Jno. B. Young, P.-G.	do	14	232 00
94,962	Stella E.	do	99	Reuben Ritcey, P.-G.	Anse Ritcey	14	232 00
100,475	Tartar	do	61	W. N. Reinhardt, P.-G.	La Have	12	176 90
94,657	T. W. Langille	do	71	Francis Conrad, P.-G.	Lunenburg	14	205 90
92,623	Torridon	do	97	Ant. Heckman, P.-G.	do	14	232 00
100.575	Tyler	do	54	W. A. Zwicker, P.-G.	do	10	156 60
100,476	Tokalon	do	52	Albt. McKean, P.-G.	Pleasantville	11	150 80
54,072	Two Brothers	Halifax	30	Isaiah Ernst	Ruiss. Martin	* 2	65 26
97,098	Urania	Lunenburg	100	David Heisler, P.-G.	Lunenburg	14	232 00
97,099	Union	do	78	Wm Smeltzer, P.-G.	do	12	226 20
100,821	Venus	do	76	Jacob Hiltz, P.-G.	Indian-Point	12	220 40
94,649	Valenar	do	84	Nathan Hiltz, P.-G.	Pointe Martin	12	232 00
100,479	Venator	do	57	H. N. Gardner, P.-G.	Bridgewater	*11	158 42
94,956	Venezuela	do	94	Isaac Corkum	La Have	13	232 00
97,086	Vevia G.	do	54	Daniel Getson, P.-G.	do	11	156 60
90,597	Vivian	do	99	A. H. Zwicker, P.-G.	Lunenburg	14	232 00
100,826	Vandala	do	72	Albert McKean, P.G.	Pleasantville	10	208 80
83,164	Valiant	do	88	Thos. A. Cook, P.-G.	Anse Ritcey	12	232 00
85,635	Vanilla	do	96	Jno. M. Ritcey, P.-G.	do	12	232 00
94,953	W. D. Richard	do	98	Angus Richard, P.-G.	Anse Getson	15	232 00
94,642	Winnie C	do	55	Edmen Walters, P.-G.	La Have	13	159 50
96,829	Wisteria	do	96	Freem. Anderson, P.-G.	Lunenburg	14	232 00
100,152	Werra	do	85	David Smith, P.-G.	do	14	232 00
71,368	Zelu	do	21	Gabriel Smeltzer, P.-G.	do	3	60 90

COMTÉ DE QUEEN.

97,048	Annie and Lizzie	Liverpool	39	A. W. Hendry	Liverpool	10	113 10
85,564	Bessie Williams	Barrington	76	do	do	*13	212 53
75,762	May Queen	Liverpool	17	Edwd T. Campbell	do	* 4	44 37
83,310	Myosotis	Port-Medway	92	Edwin Morine	Port-Medway	*15	207 60
61,916	Only Son	Liverpool	16	Jos. Hagan	Pointe Hunts	* 5	42 54
90,832	Ronald H. C.	Port-Medway	55	Lysander B. Cohoon	Port-Medway	11	159 50
83,495	Utopia	Liverpool	98	James C. Inness	Liverpool	10	232 00
97,041	W. H. Smith	do	43	Herbert Smith	Brooklyn	9	124 70

COMTÉ DE RICHMOND.

69,143	Areguipa	Arichat	36	Philip Gruchy	D'Escousse	6	104 40
83,086	Ada M.	Pt-Hawkesbury.	20	Wm. Burke	Riv. Bourgeois	5	58 00
77,544	Alpha	Arichat	42	Wm. LeVesconte	do	10	121 80
88,456	Alice May	do	39	do	do	10	113 10
36,474	Alexander Fraser	Lunenburg	32	Anselme Sampson	do	10	92 80
35,996	Blue Bell	Arichat	25	David Gruchy	D'Escousse	8	72 50
94,680	Bonnie Glen	Halifax	17	Sylvester Boudrot	Petit de Grat	* 4	44 37
77,851	Buxom	Sydney	11	Thos. McGrath	L'Ardoise	* 2	26 59
75,561	Boreas	Lunenburg	41	Jno. Colford	Port-Richmond	*11	113 95
38,501	B. Wier & Co.	Arichat	24	Celestin Cordeau	Riv. Bourgeois	7	69 60
88,459	Caroline	do	12	Wm. Babin	Arichat	2	34 80

Liste des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE RICHMOND—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
53,875	Catharine	Arichat	61	Alex. George, jeune	Iles Madame	4	176 90
43,109	Chatham Head	Miramichi, N.-B.	24	Dom. Fougère	Poulamond	8	69 60
74,100	Candid	Arichat	23	Désiré Burke	Riv. Bourgeois	7	66 70
72,061	C. P. M.	do	22	do	do	6	63 80
72,058	Daisy	do	34	Patrick Richard	Arichat	3	98 60
83,395	Eleric	Halifax	29	F. Post et T. Lavache	do	5	84 10
77,616	Eliza Jane	Shelburne	22	Casimir Vigneau	do	3	63 80
77,822	Eliza Smith	Arichat	44	Patience Poirier	D'Escousse infér.	*10	121 80
83,083	Emma Proctor	Port-Ha'kesbury	41	Edward Proctor	R. des Habitants	* 8	112 29
61,606	Edmund Russell	Arichat	28	Geo. Walker	Bassin de la riv. des Habitants.	3	81 20
38,477	Elizabeth	do	18	Placide Burke	Riv. Bourgeois	* 5	47 85
77,843	Elizabeth	Halifax	30	Isidore Sampson	do	9	87 00
74,116	Fama	do	44	Wm. LeVesconte	D'Escousse	11	127 60
88,462	Fannie S.	Arichat	28	Daniel Sampson	Riv. Bourgeois	9	81 20
38,481	G. H. B.	do	36	Placide Forgeron	Arichat-Ouest	4	104 40
88,599	Guide	Halifax	38	Edward Poirier	D'Escousse infér.	*10	105 20
69,154	Head Reaches	Hawkesbury	56	L. Terris et F. M. Malzard	Arichat	3	162 40
96,764	Ida C. Spofford	Port-Ha'kesbury	54	Robt. Murray	Port-Richmond	6	156 60
88,454	Jubilee	Arichat	34	David Gruchy	D'Escousse	* 8	88 74
85,560	Jacques	Yarmouth	58	Frédéric Poirier	do	15	168 20
38,486	Julia	Arichat	20	Louis Burke	Riv. Bourgeois	6	58 00
80,972	John Vincin	Sydney	17	Peter Burke	do	6	49 30
88,455	Laura Victoria	Arichat	39	Jno. Mauger	Cap La Ronde	10	113 10
72,070	Lennox	do	46	David Gruchy	D'Escousse	11	133 40
75,875	Lida and Lizzie	do	56	Wm. LeVisconte	do	13	162 40
38,516	Lady of the Lake	do	26	Peter Landry	Saint-Pierre	* 6	70 02
72,071	Lumen Diei	do	20	Urbain Sampson	Riv. Bourgeois	6	58 00
72,066	Mary L.	do	19	Peter Haywood	Arichat	2	55 10
83,100	Morning Star	Port-Ha'kesbury	13	Abraham Gerroir	Arichat-Ouest	2	37 70
46,082	Mary	Arichat	43	David Gruchy	D'Escousse	* 6	93 55
88,463	Maria	do	14	And. Boudrot	Petit de Grat	6	40 60
38,417	Messenger	do	30	Rémi Fougère	Ponlamond	* 9	82 65
69,969	Morning Light	Port-Ha'kesbury	39	David Walker	Bassin de la riv. des Habitants.	4	113 10
38,522	Mary	Arichat	23	Isaiah Boudreau	Riv. Bourgeois	7	66 70
72,063	May Flower	do	12	Jno. Burke	do	4	34 80
88,431	Mayflower	Halifax	21	Docité Fougère	do	6	60 90
88,464	Mary E.	Arichat	10	Chas. DeWolf	Arichat	3	29 00
74,365	Nova Stella	do	53	Léon N. Poirier	D'Escousse infér.	14	153 70
72,048	Neptune	do	26	Hy. Sampson	Riv. Bourgeois	*4	59 26
61,630	Olive J	Halifax	57	John Malcolm	Port-Malcolm	7	165 30
54,139	Ocean Belle	do	20	Elias Bouchard	Riv. Bourgeois	7	58 00
74,322	Proditor	do	54	Désiré Poirier	D'Escousse infér.	14	156 60
69,959	Quick Step	Port-Ha'kesbury	35	Lewis Murray	Port-Richmond	*3	88 82
73,119	Royal	Halifax	12	E. Thibodo et E. Boudrot	Arichat	*2	29 00
88,439	Ripple	do	20	Isidore Boudrot	Petit de Grat	4	58 00
88,452	R. Ferguson	Arichat	24	Maurice Burke	Saint-Pierre	*3	52 20
64,033	Ripple	Port-Ha'kesbury	34	Geo. Cruickshank	Port-Richmond	5	98 60
75,763	Ripple	Arichat	17	Dan. McDonald	Bassin de la riv. des Habitants.	2	49 30
51,781	S. E. Cove	do	54	Peter Campbell	Arichat	14	156 60
37,612	Sea Slipper	Lunenburg	41	Chas. Mauger	Cap La Ronde	11	118 90
96,810	S. E. Parker	Halifax	40	Alf. Langlois	D'Escousse	*8	104 40
88,465	Stella	Arichat	46	Angus J. Boyd	Riv. Bourgeois	*8	111 18
85,645	Sissie Belle	Halifax	40	Ptk. Pate	do	10	116 00
92,599	Thistle	Sydney	11	A. Manbourquette	L'Ardoise extér.	3	31 90
38,480	Two Brothers	Arichat	32	Simon Landry	Riv. Bourgeois	8	92 80
61,990	Union	Halifax	20	Arthur et Alex. Leblanc	Arichat	3	58 00
61,946	Union	do	23	Lawrence Lavache	Arichat-Ouest	3	66 70
71,034	Vanguard	Barrington	48	Thos. Boudrot	Petit de Grat	7	139 20
57,662	Village Bride	Halifax	24	Peter Malcolm	Port-Malcolm	5	69 60

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

COMTÉ DE SHELBURNE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
90,655	Annina	Yarmouth	12	Wm. H. Kenny	Havre de Clarke.	7	34 80
71,032	Arthur	do	21	Edgar Nickerson	Côté sud	9	60 90
90,426	Amanda	Barrington	38	Isaac Nickerson	do	*10	105 20
88,552	Afton	Shelburne	72	Jonathan Locke	Lockeport	*16	202 66
94,632	A. C. Greenwood	do	15	Chas. E. Hagar	Baie Ronde	5	43 50
90,900	Bertha Kelly	Yarmouth	12	Wm. P. Snow	Port La Tour	3	34 80
97,028	Bertha	do	10	Henry Williams	Brighton	6	29 00
88,551	Blanch M. Thorburn	Shelburne	96	Wm. H. Thorburn	Baie Jordan	20	232 00
85,400	Billy Browne	do	88	Enos Churchill	Lockeport	16	232 00
100,604	Belle McKinnon	do	35	C. Locke et Cie	do	9	101 50
96,976	Charlie Richardson	do	26	Jno. B. Harding, aîné	do	8	75 40
94,942	Coronilla	do	24	C. Locke et Cie	do	8	69 60
83,492	Dessie	Liverpool	11	E. A. Capstick	do	5	31 90
75,624	Dwina	Sheburne	52	Wm. Lloyd, jeune	do	*12	140 04
90,644	Eva Mc	Yarmouth	19	Thos. L. Nickerson	Havre de Wood.	*7	48 98
83,043	Ella A. Downie	Shelburne	73	Enos Churchill	Lockeport	*11	189 02
96,976	Edith	do	40	Churchill Locke	do	9	116 00
85,731	Eva L. H	do	62	B. P. Thorburn	Pointe de Sable.	*11	172 31
85,503	G. P. Taylor	Yarmouth	13	Erastus N. Nickerson	Havre de Wood.	* 3	26 94
85,478	Glenora	Shelburne	76	Churchill Locke	Lockeport	*14	206 64
80,799	Hattie T	Digby	16	Isaac Kendrich	Havre de Shag.	* 6	40 60
90,647	Hattie Emeline	Yarmouth	11	C. A. Reynolds	Port La Tour, en haut	5	31 90
90,879	Hope	Barrington	22	Raymond Nickerson	Havre de Clarke.	10	60 90
100,607	Icelda	Shelburne	19	Kelly McMillan	Lewis-Head	5	55 10
85,554	Jersey Lily	do	96	Enos Churchill	Lockeport	*15	224 75
94,941	John Purney	do	98	Geo. H. King	Pointe de Sable.	22	232 00
73,967	Katie	Liverpool	14	Burns McKenzie	Green Harbour	6	40 60
77,957	Kedron	Annapolis	22	Churchill Locke	Lockeport	* 6	55 84
90,438	Lark	Barrington	13	Sam. S. Atwood	Barrington	4	31 42
80,624	Lima	Yarmouth	12	Joshua Nickerson	Pointe-à-l'Ours	* 6	32 32
90,429	Lettie May	Barrington	10	J. E. Smith	do	2	29 00
88,271	Magellan Cloud	Shelburne	20	Melvin Atkinson	Tête-Ouest	* 7	51 56
85,488	Mabel Somers	do	98	Enos Churchill	Lockeport	16	232 00
100,606	Myra Louise	do	17	Jno. Mathews	Ragged Island	5	49 30
83,493	Mary C	Liverpool	84	Wm. McMillan	Lockeport	20	232 00
96,975	Mary	Shelburne	99	Jno. A. McGowan	Shelburne	*19	216 19
72,977	Nellie H. Hamm	Digby	26	D. V. Kenney	Havre de Clarke.	11	75 40
90,439	Oscar F	Barrington	17	Jas. E. Swim	do	9	49 30
96,977	Oriole	Shelburne	43	C. Locke et Cie	Lockeport	11	124 70
100,319	Rob Roy	Yarmouth	12	Freeman Lowe	Havre de Clarke.	7	34 80
92,320	Rialto	Shelburne	46	A. E. Thorbourn	Pointe de Sable.	*10	127 34
85,390	Susan C.	Barrington	21	Peter P. Smith	Centerville	6	60 90
90,433	St. Ann	do	11	Jno. Lowe	Havre de Clarke.	5	31 90
85,483	Sarah H. Seeton	Shelburne	95	C. Locke et Cie	Lockeport	18	232 00
100,609	Swan	do	57	Jno. A. McGowan	Shelburne	* 9	135 80
90,893	Thomas H	Barrington	13	Fred. Nickerson	Havre de Clarke.	9	37 70
96,961	Tivoli	Shelburne	24	R. J. Swansburg	Petit-Havre	7	69 60
90,895	Union St. Pierre	Yarmouth	19	Frank Nickerson	Havre de Clarke.	* 7	51 66
100,811	Vesta Pearl	Barrington	40	Wm. B. Smith, jeune	Tête-Ouest	*10	110 73
100,608	Vesper	Shelburne	14	Jno. Ringer	Petit-Havre	5	40 60
90,430	Will Carleton	Barrington	89	G. L. Nickerson	Port la Tour	*14	224 27
77,744	Whip-poor-Will	Shelburne	15	James S. Perry	Black-Point	6	43 50
75,722	Yuba	Yarmouth	15	Isaac Nickerson	Havre de Shag.	* 6	38 07

COMTÉ DE VICTORIA.

72,047	Mary Moulton	Arichat	26	Roderick Kerr	Englishtown	3	75 40
57,681	Quick Step	Halifax	22	Jno. Rose	Havre de McKinnon	3	63 80

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouvelle-Écosse—*Suite.*

COMTÉ DE YARMOUTH.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
97,034	A. D'E....	Yarmouth......	15	A. D'Entremont......	Pubnico-Ouest..	6	43 50
94,980	Aurore.............	do ...	86	Léon D'Eon..........	do ...	21	232 00
88,586	Alma.............	do	18	Wm. Kenney.........	Argyle inférieure	* 4	39 16
66,683	Bellarose	do	40	T. A. Crosby..........	Yarmouth......	6	116 00
94,977	Civilian............	do	97	David L. Amiro . . .	Pubnico-Ouest..	18	232 00
85,536	Circassian..........	do	99	A. F. Stoneman et Cie.	Yarmouth......	*17	225 56
69,217	Chlorus............	do	57	do ..	do	*15	160 14
66,679	Diploma...........	do	84	Simon D'Eon.........	Pubnico-Ouest..	21	232 00
90,871	Dora.............	Yarmouth......	63	A. F. Stoneman et Cie.	Yarmouth.	*17	169 02
85,551	Ethel..............	do	93	J. H. Porter et Cie....	Tusket-Wedge..	19	232 00
97,036	Eva........	do	10	Gabriel Bourque......	Anse Bourque .	* 4	24 18
90,654	Flora..............	do	64	David D'Entremont...	Pubnico-Ouest..	*19	176 78
75,601	Flash.............	Digby..........	10	James A. Peters	Westport......	* 4	26 10
90,885	Georgina....	Yarmouth......	90	H. et N. B. Lewis....	Yarmouth......	*20	226 48
85,554	Hazel Glen........	do	96	Arthur D'Entremont..	Pubnico-Ouest..	*24	227 36
100,326	Helena.............	do	14	Wm. McNair.	Argyle inférieure	* 4	33 84
100,327	Hattie	do	10	Robert Ellenwood.....	Yarmouth..	5	29 00
80,643	Hazel Dell.........	do	87	Parker, Eakins et Cie..	do	16	232 00
80,641	Jonathan..........	do	68	C. T. D'Entremont....	Pubnico-Ouest..	20	197 20
88,587	Jessie May........	do	14	Angus Daley.........	Pubnico-Head..	* 4	29 34
90,643	Komoroff..........	do	10	Henry Hilton.........	Yarmouth......	* 3	25 38
88,581	Kingfisher.........	do	47	A. F. Stoneman et Cie.	do	17	136 30
100,320	Lena..............	do	13	Peter Amiro..........	Pubnico-Ouest..	* 5	34 56
51,972	Lydia Ryder.......	do	57	Ls. P. D'Entremont...	do	*18	157 04
90,887	L'Etoile........	do	48	J. H. Porter et Cie. ..	Tusket-Wedge..	* 9	117 80
80,614	Louise............	do	85	do	do ..	18	232 00
88,596	M. A. Louis.	do	64	Chas. D. D'Eon.......	Pubnico........	19	185 60
74,322	Morning Star......	do	25	J. B. Lewis...........	Yarmouth......	* 6	67 33
74,339	Maitland..........	do	45	H. et N. B. Lewis.....	do	17	130 50
85,539	Maggie Jane.......	do	12	Wm. Robbins.........	Port-Maitland..	4	34 80
88,583	Mary O'Dell.......	do	14	David Smith..........	Anse Kelly.....	* 2	30 46
90,659	N. A. Laura.......	do	59	T. D'Entremont..	Pubnico-Ouest..	19	171 10
90,892	Nellie.............	do	59	J. H. Porter et Cie....	Tusket-Wedge .	19	171 10
85,553	Onyx..............	do	139	Parker, Eakins et Cie..	Yarmouth......	18	232 00
90,873	Primrose..........	do	34	Wm. McKenzie.......	Port-Maitland..	* 5	73 95
80,628	Roseneath.	do	92	Byron Hines..........	Pubnico-Est....	18	232 00
100,313	Souvenir...........	do	71	Nicholas D'Entremont.	PubnicoOuest...	20	205 90
100,323	Senora............	do	85	Marc. A. Surette.....	do ..	22	232 01
83,254	Sea Foam..........	Annapolis.....	28	Jno. T. Amiro........	Pubnico-Est....	* 2	50 76
100,325	Starlight..........	Yarmouth......	10	James Goodwin.......	Argyle-Sound...	5	29 00
75,724	Sea Foam..........	do	75	J. H. Porter et Cie....	Tusket-Wedge..	20	217 50
85,535	Sigefroi...........	do	41	Geo. R. Beveridge	Melbourne..	* 7	91 48
77,956	Speed.............	do	13	Jos. H. Eldridge......	Yarmouth......	2	37 7
96,962	Sunrise............	do	18	James E. Crosby......	do	* 1	32 63
88,597	Uncle Sam........	do	97	David D'Entremont...	Pubnico-Ouest..	*20	221 46
90,882	Will o' the Wisp...	do	51	A. F. Stoneman et Cie.	Yarmouth......	*19	144 21
90,896	Wapiti............	do	100	do ..	do	18	232 00
90,897	Wrasse............	do	56	do ..	do	*17	150 22

LISTE des primes de pêches payées aux navires, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

COMTÉ DE CHARLOTTE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées. $	c.
83,469	Austin P.	Saint-André	12	Daniel Richardson	Ile au Cerf	* 2	26	10
94,727	Aurelia	Saint-Jean.	22	James Scovil	Flagg's-Cove	* 2	53	17
35,338	Carolina	Saint-André	18	Henry Stuart	Lord's-Cove	5	52	20
59,375	Cadet	do	19	Ethelbert Savage	Wilson's-Beach	*	27	55
88,409	Carrie	Digby, N.-E.	12	Thomas Cook	Flagg's-Cove	3	34	80
88,387	Comet	Windsor, N.-E.	10	Thomas Carter	Pennfield	2	29	00
92,503	Defiance	Saint-André	17	Frank Calder	Welchpool	3	49	30
92,515	Dispute	do	13	Fredk. Russell	Anse au Phoque.	2	37	70
74,326	Dreadnaught	Yarmouth, N.-E.	19	Alfred Stanley	Flagg's-Cove	3	55	10
59,373	E. M. Oliver	Saint-André	14	S. L. Justason	Pennfield	* 2	13	54
92,516	Emma	do	22	Wm. Shaw	Lepréau	4	63	80
92,515	Edith R.	do	47	Conley et Richardson	Leonardville	9	136	30
80,803	Exenia	Windsor, N.-E.	18	Wm. F. Parker	Havre au Castor	3	52	20
88,286	Eagle	Saint-André	11	Jos. Richardson, aîné.	Leonardville	* 2	23	93
88,280	E. B. Lane	do	12	F. Tewkesbury	do	* 2	29	00
80,882	Ella Mabel	do	14	Walter Calder, jeune.	Wilson's-Beach	3	40	60
94,834	Flora Wooster	do	22	Henry Burnham	Flagg's-Cove	* 3	31	90
88,276	Falcon	do	12	Jas. Brown *et al.*	Wilson's-Beach	3	34	80
92,511	Fleetwing	do	11	Ben. H. Cossaboom	Ile Whitehead	2	31	90
97,146	Free Trader	do	10	Geo. Scott *et al*	Flagg's-Cove	3	29	00
94,835	George Linwood	do	25	Jno. Hawkins *et al.*	Havre au Castor	7	72	50
59,396	Gertie Westbrooke.	do	16	James Cline	Lord's-Cove	* 3	37	12
92,508	Grey Eagle	do	14	Nehemiah Mitchell, aîn	Welchpool	* 2	33	83
59,379	Gazelle	do	47	Wm. Watt	Flagg's-Cove	* 4	95	43
97,150	Gleaner	do	13	Jno. Cook	Back-Bay	* 2	26	39
80,650	Happy Home	Yarmouth, N.-E.	14	Jno. A. Dover et Jos. Connors	Black's-Harbour	3	40	60
83,463	Havelock	Saint-André	33	Wm. James	Wilson's-Beach	5	95	70
97,148	John and Frank	do	56	Hugh C. McKay	Havre au Castor	* 6	150	80
59,342	Lizzie McGee	do	14	Andrew McGee	Back-Bay	3	40	60
88,273	Lillian E.	do	13	do	do	3	37	70
59,395	Little Minnie	do	14	Jos. McGee	do	2	40	60
75,598	Lizzie Jane	Digby, N.-E.	18	Chas. Green	Fairhaven	3	52	20
59,321	Little Nell	Saint-André	21	Wm. McLellan	Welchpool	4	60	90
88,407	Linnett	Digby, N.-E.	15	Alva Brown	Wilson's-Beach	3	43	50
77,965	Lydia B	Saint-André	18	W. et Jno. M. Calder.	Welchpool	3	52	20
77,783	Lost Heir	Pt-Medway, N.E	15	Jno. P. Moses *et al.*	Flagg's-Cove	*	21	75
92,501	Maybe	Saint-André	11	Jno. Kelly	La-Tête	* 2	26	58
92,514	Maggie Jane	do	10	Louis Stanley *et al*	Flagg's-Cove	3	29	00
77,967	Naomi	do	14	Chas. Hagerty	Wilson's Beach	3	40	60
92,518	Peril	do	18	M. Eldridge et Geo. Dixon	Havre au Castor	3	52	20
75,591	Rise and Go	do	16	Wm. Sirls	Wilson's-Beach	3	46	40
88,284	Sea Foam	do	13	Daniel Leavitt	Back-Bay	2	37	70
59,357	Silver Bell	do	13	A. Malloch *et al.*	Wilson's-Beach	3	37	70
88,272	Simeon H. Bell	do	14	James Hatt *et al.*	Flagg's-Cove	3	40	60
88,414	Trumpet	Saint-Jean	20	G. U. Wright	Havre au Caster	3	58	00
59,387	Telephone	Saint-André	19	C. H. Greenwood	Wilson's-Beach	4	55	10
97,145	Thistle	do	12	Frank Ingersoll	Flagg's-Cove	2	34	80
88,282	Veritas	do	10	Simeon Leonard	Leonardville	* 2	24	17
94,832	Venus	do	42	Simeon Brown	Wilson's-Beach	* 6	113	10
103,111	Volunteer	do	13	A. W. Ingersoll	Woodward's-Cove	* 2	28	28
77,969	Wave Queen	do	11	Hiram Foster	Grand Havre	4	31	90
83,427	Zoulou	Weymouth, N.E.	12	Eben Gaskill	Flagg's-Cove	*	17	40

LISTE des primes de pêche payées aux **navires**, etc.—Nouveau-Brunswick—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.	
							$	c.
100,984	Alice	Chatham	11	Chas. DeGruchy	Caraquet	3	31	90
96,739	Argeline	do	14	Octave Gionet	do	3	40	60
100,987	Arabi	do	12	Philip Rive	do	* 2	29	00
100,990	Alberta	do	11	do	do	3	31	90
100,960	Annie M	do	11	W. S. Loggie	do	3	31	90
100,309	Adeline Gladys	do	12	Richard Young	Shippégan	* 2	29	00
92,419	Anna	do	12	Docité Chiasson	Lamèque	3	34	80
72,099	Adelina	do	12	Auguste Paulin	do	* 1	26	10
97,194	Alika	do	12	Lange Paulin, aîné	do	3	34	80
96,725	Bessie T.	do	10	Colin C. Turner	Tracadie	3	29	00
100,983	Bee	do	11	Chas. DeGruchy	Caraquet	3	31	90
100,780	Brittanic	do	12	C. Hubbard	do	3	34	80
100,909	Bluenose	do	11	Jos. Sewell	do	3	31	90
100,975	Big Bear	do	10	Robt. Young	do	* 2	24	17
100.783	Belle	do	11	do	do	4	31	90
100,299	Blanchard	do	12	Peter Fiott	Anse du Cap, comté de Gaspé	3	34	80
61,431	Bee	Miramichi	11	Paul Noël	Lamèque	3	31	90
72,079	Betsy	Chatham	13	Sébastien Noël	Petite-Lamèque	3	37	70
96,730	Christina	do	11	Chas. DeGruchy	Caraquet	* 2	26	59
100,774	Calliope	do	12	Philip Rive	do	4	34	80
100,971	Cyprian	do	10	Elie Syvret	do	2	29	00
100,789	Chazalie	do	11	Robt. Young	do	3	31	90
100,784	Charlotte	do	13	do	do	4	37	70
100,916	Cygnet	do	12	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	* 2	29	00
101,000	Condor	do	10	Thos. Ahier	Shippégan	3	29	00
92,412	Dollie Dutton	do	13	John Young	Tracadie	3	37	70
100.915	Dawn	do	12	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	34	80
100,917	Dora	do	11	do	do	4	31	90
100,999	Dove	do	11	Thos. Ahier	Shippégan	3	31	90
100,913	Daffodil	do	10	do	do	2	29	00
100,772	Estelle	do	13	Philip Rive	Caraquet	* 2	31	42
100,905	Evangeline	do	10	do	do	3	29	00
100,293	Eliza	do	15	Robt. Young	do	3	43	50
100,786	Empress	do	12	do	do	4	34	80
100,787	Ethel	do	11	do	do	3	31	90
100,998	Eagle	do	10	Thos. Ahier	Shippégan	4	29	00
100,911	Emperor	do	10	do	do	3	29	00
92,417	Evangeline	do	11	Richard Young	do	* 3	27	92
96,723	Emma	do	15	Ludger Duguay	Lamèque	3	43	50
96,737	Elmina	do	11	Jacques Noël, aîné	do	4	31	90
85,699	Four Sisters	do	10	Marcel Caron	Caraquet	3	29	00
100,977	Fly	do	12	Chas. DeGruchy	do	3	34	80
100,782	Flying Foam	do	12	Robt. Young	do	4	34	80
103.001	Falcon	do	10	Thos. Ahier	Shippégan	3	29	00
100,913	Foam	do	10	do	do	3	29	00
96,736	Fly	do	14	Rich'd Young	do	* 3	35	53
61,445	Flavie	do	13	Théophile Duguay	Lamèque	4	37	70
100,298	Fisher	do	12	Elie Chiasson	Petite-Lamèque	3	34	80
92,418	Grip	do	12	James Davidson	Tracadie	3	34	80
100,968	Gem	do	11	Chas. DeGruchy	Caraquet	* 2	26	59
100,778	Gambetta	do	12	C. Hubbard	do	4	34	80
100,954	Gazelle	do	10	do	do	3	29	00
100,910	Gleaner	do	13	Luc Lanteigne	do	3	37	70
100,993	Garfield	do	10	Philip Rive	do	3	29	00
100,992	Great Mogul	do	11	do	do	3	31	90
100,989	Gladiator	do	11	do	do	3	31	90
100,964	Gladstone	do	10	do	do	3	29	00
100,790	Guiding Star	do	11	Robt. Young	do	3	31	90
100,919	Gazelle	do	12	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	34	80
96,733	Gem	do	12	Rich'd Young	Shippégan	* 3	30	45
100,994	Hercules	do	10	Philip Rive	Caraquet	3	29	00

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—Nouveau-Brunswick—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER—*Suite.*

Nombre officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipagne.	Montant des primes payées. $ c.
100,906	Hotspur	Chatham	10	Philip Rive	Caraquet	3	29 00
100,903	Hope	do	11	Robt. Young	do	3	31 90
61,425	Hope	NewCarlisle, P.Q	13	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q	3	37 70
100,956	Harold N	Chatham	12	W. S. Loggie	Chatham	3	34 80
100,997	Ivanhoe	do	10	Thos. Ahier	Shippégan	* 2	24 17
96,724	Isabel	do	11	Pierre Noël	Lamèque	3	31 90
100,294	Jean	do	13	Dom. Gallien	Caraquet	* 2	31 42
100,965	Josephine	do	11	Philip Rive	do	* 2	26 59
100,969	John Bull	do	10	Jos. Sewell	do	3	29 00
100,958	John B	do	11	W. S. Loggie	Chatham	3	31 90
100,981	Kite	do	11	Chas. DeGruchy	Caraquet	3	31 90
100,980	Lynx	do	11	do	do	3	31 90
100,951	Leo	do	13	Hyacinthe Lanteigne	do	* 3	32 99
100,972	Lizzie D	do	11	Robt. Young	do	* 2	26 59
100,902	Lord Stanley	do	10	do	do	4	29 00
103,003	Lark	do	10	Thos. Ahier	Shippégan	3	29 00
92,403	Maria	do	25	Ubalde Landry	Grande-Anse	* 3	63 44
92,413	Mary Jane	do	14	Théodore Savoy	Tracadie	4	40 60
100,779	Mermaid	do	11	C. Hubbard	Caraquet	3	31 90
100.955	Majestic	do	10	do	do	* 2	24 17
100,781	Mary Louise	do	11	do	do	3	31 90
100,295	Marie Louisa	do	18	Jos. A. Paulin	do	* 3	45 68
85,692	Mary	do	11	Robt. Young	do	3	31 90
100,785	Midnight	do	12	do	do	3	34 80
100,300	Mikado	do	13	Peter Fiott	Anse du Cap, P.Q	3	37 70
100,957	Mary R.	do	12	W. S. Loggie	Chatham	3	34 80
88,669	Morning Star	do	12	Gustave Gionet	Pokemouche	* 1	23 20
92,420	Mary Louise	do	13	Wm. LeBreton	do	4	37 70
61,447	Merida	Miramichi	13	André Aché, aîné	Lamèque	3	37 70
72,100	Marie	Chatham	11	Onésime Chiasson	do	3	31 90
100,292	Marie Joseph	do	12	Lazare Gauvin	Petite Lamèque	3	34 80
100,991	MacMahon	do	11	Philip Rive	Caraquet	*2	26 59
100,970	Nellie	do	11	Dom. Gallien	do	3	31 90
103,005	Osprey	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	5	29 00
103,004	Oriole	do	11	do	do	3	31 90
96,740	Providence	do	13	Prospère Albert	Caraquet	3	37 70
100,996	Parisian	do	10	Philip Rive	do	3	29 00
100,776	Patrick	do	11	do	do	3	31 90
100,904	P. T. S	do	11	Robert Young	do	*2	26 59
103,007	Petrel	do	10	Thomas Ahier	Shippégan	3	29 00
96,732	Providence	do	11	Jos. L. Robichaud	do	*3	15 95
100,297	Palma	do	14	Olivier Duguay	Lamèque	4	40 60
100,967	Queen	do	10	Robert Young	Caraquet	3	29 00
61,406	Reward	do	11	Hyacinthe Boutillier	do	3	31 90
100,979	Ranger	do	10	Chas. DeGruchy	do	3	29 00
97,191	Rita	do	12	do	do	3	34 80
100,905	Rosalie	do	10	Jos. N. LeBoutillier	do	3	29 00
100,773	Rupert	do	12	Philip Rive	do	3	34 80
100,775	Red Gauntlet	do	11	do	do	3	31 90
100,952	Replevin	do	10	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q	3	29 00
61,438	Rosane	do	13	Aimé Duguay	Pte Alexandre	3	37 70
92,404	Rosa	do	17	Octave Aché	Lamèque	4	49 30
96,727	Ryse	do	11	Sinai Aché	do	3	31 90
100,978	Speedy	do	11	Chas. DeGruchy	Caraquet	3	31 90
100,986	Swift	do	11	do	do	*2	26 59
100,982	Snowdrop	do	11	do	do	*2	26 59
100,976	St. John	do	10	Théotime Gionet	do	3	29 00
103,010	Sarah B	do	10	Jos. N. LeBoutillier	do	3	29 00
100,963	Stanley	do	10	Philip Rive	do	3	29 00
100,901	Sea Flower	do	12	Robert Young	do	3	34 80
100,907	Sarah	do	10	do	do	3	29 00
100,974	Sivret	do	10	do	do	3	29 00

LISTE des primes de pêche payées aux **navires**, etc., Nouveau-Brunswick—*Suite.*

COMTÉ DE GLOUCESTER—*Fin.*

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées. $ c.
100,788	Sir Charles	Chatham	11	Robert Young	Caraquet	3	31 90
100,914	Sea Flower	do	11	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	31 90
100,961	Silver Moon	do	14	W. S. Loggie	Chatham	3	40 60
103,006	Swallow	do	11	Thomas Ahier	Shippégan	4	31 90
96,731	Sea Star	do	13	Jos. M. Savoy	do	3	37 70
103,008	St. Joseph	do	12	Adolphe Aché	Lamèque	3	34 80
74,401	Sara	Miramichi	11	Nazaire Noël	do	3	31 90
92,408	Sarah A. W.	Chatham	15	Robt. J. Wilson	Miscou	3	43 50
100,777	Teutonic	do	11	C. Hubbard	Caraquet	3	31 90
100,918	Tickler	do	12	Geo. Romeril	Paspébiac, P.Q.	4	34 80
96,738	Three Brothers	do	12	Richard Young	Shippégan	4	34 80
100,771	Umbria	do	12	Philip Rive	Caraquet	3	34 80
100,995	Voltaire	do	10	do	do	*1	19 34
100,966	Von Moltke	do	11	do	do	3	31 90
100,985	Wasp	do	12	Chas. DeGruchy	do	3	34 80
100,973	World's Fair	do	11	Robt. Young	do	3	31 90
100,953	White Wings	Chatham	10	Robert Young	Caraquet	3	29 00
96,735	White Fish	do	12	Joseph Savoy	Lamèque	4	34 80
100,920	Zephyr	do	12	George Romeril	Paspébiac, P.Q.	3	34 80

COMTÉ DE NORTHUMBERLAND.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées. $ c.
79,996	Amy B.	Chatham	60	W. S. Loggie	Chatham	*3	152 25
100,296	Leigh J.	do	34	do	do	5	98 60

COMTÉ DE SAINT-JEAN.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées. $ c.
88,270	Alice May	Saint-Jean	10	Henry Craft	Mace's-Bay	3	29 00
88,253	E. B. Colwell	do	19	Addison Thompson	do	7	55 10
83,259	Hettie May	Annapolis, N.-E.	15	John Butler	Musquash	3	43 50
57,181	Hattie	Windsor, N.-E.	13	Samuel Galbraith	Pisarinco	4	37 70
42,089	Lilley	Saint-André	10	Frs. Campbell	Havre Dipper	3	29 00
59,326	Maud Holmes	do	21	Patrick Murray	Havre La Chance	5	60 90
71,011	Red Breast	Saint-Jean	30	Chas. Harkins	Havre Dipper	5	87 00
59,322	Sea Flower	do	11	James Thompson	Havre La Chance	3	31 90
72,973	Sea Breeze	Digby, N.-E.	13	Jno. J. Graham	Musquash	3	37 70
75,740	Vivid	Yarmouth, N.-E.	44	Albert T. Craft	Havre Dipper	*2	89 32
97,149	Winnie	Saint-André	12	Robert McLellan		3	34 80

LISTE des primes de pêche payées aux **navires**, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMTÉ DE KING.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
69,132	Belle of the Bay ...	Guysboro', N.-E.	20	Matthew Gosbee......	Havre Murray..	*6	53 86
74,141	Belle..............	do	31	Alex. Jackson	do	5	89 90
92,675	Can't help it...	Pictou, N.-E....	40	Jno. Herring	do	8	116 00
92,465	Elisha Crowell.....	Charlottetown..	69	Danl. Davies	Charlottetown.	*6	154 65
83,196	Ethel Blanche	Pictou, N.-E....	17	Reuben Cahoon.......	Cap à l'Ours....	4	49 30
38,335	Elizabeth	Arichat, N.-E...	17	Dan. W. Hemphill....	Georgetown	5	49 30
100,691	Francis E. Willard.	Pictou, N.-E....	23	Ben. H. Herring	Havre Murray (Sud)......	*5	61 15
88,644	Hattie	Charlottetown..	18	Jos. R. McDonald	Georgetown	3	52 20
75,481	Julia Ward........	do	39	Wm. Harris	Pte de la Grève.	9	113 10
90,640	Lorena............	do	11	L. Batchelder	Souris (Ouest)...	*3	23 92
90,639	Morell	do	16	Ed. D. Delorey....	Brudenell.......	2	34 80
69,109	Marcella Butler...	Halifax, N.-E...	38	Jno. Hemphill........	Georgetown	3	96 43
94,667	Nettie M. G.	do	32	Jno. Cahoon..........	Havre Murray..	*7	82 50
88,350	Orion	Charlottetown..	77	Aaron O. Cogswell....	Georgetown	15	223 30
90,488	Wave	do	19	James Delorey........	Riv. Brudenell..	*4	49 59
88,228	Welcome	Halifax, N.-E...	33	Dan. J. McCormack...	Ile Boughton....	8	95 70

COMTE DE PRINCE.

90,622	Annie T. McKie...	Charlottetown..	68	Scobie McKie	Stanley-Bridge..	7	197 20
71,310	Black Watch	do	24	Benj. Perry	Alberton	4	69 60
88,642	Express	do	47	Jno. Champion	do	*11	125 82
97,072	Gracie M. Parker..	do	92	J. H. Myrick et Cie...	Tignish	*5	198 86
97,074	Katie E. Wall......	do	23	M. Wall, sen	Baltic Lot 18 ...	*5	61 14
59,663	Lettie	Charlottetown..	57	J. H. Myrick et Cie...	Tignish	6	165 30
96,926	Sea Foam..........	do	15	Wm. G. Ramsay.....	Princetown.....	3	43 50
92,610	S. A. Parkhurst....	do	44	James S. Gordon......	Alberton	7	127 60

COMTÉ DE QUEEN.

92,466	G. H. Gardner.....	Charlottetown..	17	Isaac Marshall........	Rustico N.......	4	49 30
96,936	Katie & Ella.......	do	20	Stanislas Buotte ...	do	5	58 00
71,334	Watchman........	Barrington, N-E	15	Frank A. Churchill....	do	* 1	26 10

LISTE des primes de pêche payées aux navires, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE QUÉBEC.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
80,716	Annie	New-Carlisle	10	Francis Duguay	New-Carlisle	2	24 17

COMTÉ DE GASPÉ.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
73,495	Canadienne	Halifax, N.-E.	52	J. N. Arseneau	Ile à la Meule	*11	144 51
71,357	Emma Gidney	do	48	J. P. Savage	Amherst, M.I.	12	139 20
94,695	Success	do	16	R. J. Leslie	do	6	46 40
73,492	Thirza	Iles Madeleine	14	J. P. Savage	do	6	40 60

COMTÉ DE SAGUENAY.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
74,270	Amarilda	Québec	24	Pierre Bernier	Bic	4	69 60
42,436	Amelia	Gaspé	50	Paul Cormier	Pte-Esquimaux	10	145 00
57,742	Acara	Halifax, N.-E.	30	Fred. Jomphe	do	6	87 00
100,463	B. C	Québec	15	Frs. Métivier	Montmagny	2	43 50
83,370	C. M. G. P.	do	46	Nap. Picard	Pte-Esquimaux	5	133 40
61,966	D. Cronan	Halifax, N.-E.	40	Pierre Marchand	do	9	116 00
59,909	Elizabeth	Québec	27	E. et J. Caron	Sandy-Bay	14	78 30
80,754	Eugenie	do	48	André Vigneau	Pte-Esquimaux	7	139 20
85,750	H. B	do	57	Hypolite Boudreau	do	9	165 30
85,753	Java	do	46	Dominique Cormier	do	10	133 40
100,464	Marie Oliva	do	12	Horace Demel	Québec	2	34 80
69,584	Marie Louise	do	23	Pierre Ouellette	do	4	66 70
100,469	Marie Victoire	do	20	Alph. Pedneaud	Ile aux Coudres	4	58 00
100,462	Mary	do	19	Thos. Taché	Saint-Irénée	4	55 10
69,380	Marie Anne	Gaspé	36	Chas. Landry	Pte-Esquimaux	5	104 40
42,434	Marguerite	Québec	27	Zoël Jomphe	do	4	78 30
69,382	Marie du Sacré Cœur	Gaspé	46	Onésime Turbide	do	10	133 40
55,863	Marie Adelmina	Québec	13	Cyrille Lévesque	Ile Verte	2	37 70
77,866	Pioneer	do	39	Chas. Lebrun	Pte-Esquimaux	7	113 10
75,445	Phœnix	Gaspé	28	Louis Vigneau	do	5	81 20
80,753	Stella Maris	Québec	51	Ls. Cummings	do	10	147 90
69,591	Ste. Marie	do	37	Alex. Sherer	do	8	107 30
73,026	Ste. Anne	do	20	Arthur Michaud	Ile Verte	2	58 00
83,360	Ste. Anne	do	13	P. et D. Fraser	do	2	37 70
88,319	Ste. Anne	do	14	V. Charest	Fraserville	* 2	33 84
66,727	Willow	do	18	Ls. Boulet	Montmagny	3	52 20

Les réclamations des navires suivants, tenues en suspens, ont été payées en 1893-94:—

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

COMTÉ DE HALIFAX.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'en-registrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
90,726	Ellen Maud........	Halifax.........	16	Geo. Schnair..........	Pennant........	3	48 00
90,717	Florence...	do	89	C. W. Anderson	Halifax.........	*15	116 25

COMTÉ DE KING.

88,396	Brant.............	Windsor........	12	Wm. Coffill...........	Medford........	*...	18 00
75,453	Susan	do	19	Carr Bolsor...........	Kingsport......	*...	28 50

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

COMTÉ DE GLOUCESTER.

Numéro officiel.	Nom du navire.	Port d'en-registrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
61,431	Bee...............	Chatham.......	11	Paul Noël............	Lamèque.......	3	33 00

COMTÉ DE KENT.

72,080	Advance...........	Chatham........	23	Anthony Arseneau....	Richibouctou....	2	38 34
72,080	do	do	23	do ...	do	1	30 67

PROVINCE DE QUEBEC.

COMTÉ DE SAGUENAY.

Numero officiel.	Nom du navire.	Port d'en-registrement.	Tonnage.	Nom du propriétaire ou du propriétaire-gérant.	Résidence.	Equipage.	Montant des primes payées.
							$ c.
83,360	Ste. Anne..........	Québec....	13	Pierre Fraser..........	Ile Verte.......	2	00

ANNEXE N° 3.

RAPPORT SUR LE SERVICE DE PROTECTION DES PÊCHERIES DU CANADA, PAR LE COMMANDANT O. G. V. SPAIN.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations, pendant la dernière campagne, du service de protection des pêcheries.

La flotte se composait des navires :—

Acadia, commandant O. G. V. Spain; en commission le 1er juin, désarmé le 20 novembre.

Stanley, capitaine A. Finlayson; en commission le 15 juin, désarmé le 15 septembre.

Aberdeen, capitaine Knowlton; en commission au mois de septembre, désarmé le 2 décembre.

Curlew, capitaine J. H. Pratt; en commission le 15 avril, désarmé le 2 décembre.

Constance, capitaine Geo. May; en commission au mois d'avril, désarmé en novembre.

La Canadienne, capitaine Bélanger; en commission en avril, désarmé en novembre.

Petrel, capitaine E. Dunn; en commission en avril, désarmé en décembre.

Dolphin, capitaine J. B. Peterson; en commission en avril, désarmé en décembre.

Kingfisher, capitaine W. Kent; en commission en avril, désarmé le 15 décembre.

Vigilant, capitaine H. Mackenzie; en commission en avril, désarmé en novembre,

Pendant toute la campagne l'*Acadia* fut employé, sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse et dans le golfe Saint-Laurent, à protéger les pêcheries côtières et à mettre en vigueur les différents règlements établis par le ministère.

Le quartier de *La Canadienne* était sur les rives de Québec et la côte du Labrador. Pendant longtemps elle fut employée au service des phares et des bouées.

Le *Stanley* fit croisière entre la pointe est de l'île du Prince-Edouard et Port-Daniel, dans Québec, et traversa de temps en temps à Anticosti et aux îles de la Madeleine.

L'*Aberdeen* arriva d'Angleterre au mois de septembre, et il fut mis aussitôt que possible en commission pour remplacer, à la protection des pêcheries du golfe, le *Stanley*, qui désarma plus à bonne heure que d'habitude pour se préparer au service d'hiver.

Le *Curlew* croisa dans la baie de Fundy et autour de la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Prospect, dans l'est.

La *Constance* fut employée au service de la douane dans le haut du golfe et dans le fleuve Saint-Laurent.

Le *Petrel* fut employé d'abord sur la baie Georgienne, puis sur le lac Erié, revint ensuite sur la baie Georgienne et le lac Huron, et termina sur le lac Erié.

Ce croiseur a rendu de très importants services sur les lacs en protégeant les intérêts canadiens. On trouvera plus loin un rapport de ses opérations.

Le *Kingfisher* a été employé à la hauteur de la pointe est de l'Ile du Prince-Edouard et au large de la côte du Cap-Breton. Cette goélette a été achetée depuis mon dernier rapport, et m'a donné grande satisfaction. Elle fait honneur à son constructeur.

Le *Vigilant* fut employé sur la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse, à l'est d'Halifax, et autour des côtes du Cap-Breton. Cette goélette a passé une bonne partie de son temps à faire cesser la pêche illégale du homard.

Durant la dernière campagne tous ces navires ont protégé 61,000 milles de nos côtes.

Notre service de la marine et de la protection des pêcheries a maintenant un uniforme officiel qui, inauguré ce printemps, a grandement contribué à en augmenter l'efficacité.

SAISIES.

Trois saisies de navires de pêche des Etats-Unis ont été opérées cette année sur la côte de l'Atlantique:

Celle du *Henry L. Phillip* pour pêche illégale en dedans des eaux territoriales à Anticosti. Sa cause a été instruite, mais jugement n'est pas encore rendu.

Celle du *Mabel R. Bennett* pour avoir préparé du poisson dans le port de Sydney. Ce navire a été remis en liberté après avoir pris un permis canadien.

Celle du *Charlotte* pour infraction aux lois de douanes.

Un remorqueur de pêche des Etats-Unis, le *Grace*, a été saisi sur le lac Erié. La cause a été jugée et le navire confisqué.

Trois autres remorqueurs ont été pareillement saisis.

Le capitaine Kent, du croiseur fédéral *Kingfisher*, a saisi une goélette, la *Quick*, à la hauteur de l'Ile du Prince-Edouard; elle avait à son bord des boissons de contrebande qui furent confisquées.

Dans les rapports précédents j'ai signalé avec le plus grand respect possible la grande importance de retenir nos bons hommes, d'autant plus que le service est universellement reconnu comme étant d'une nécessité vitale pour le bien-être de nos pêcheurs.

Cette année j'ai pu retenir quelques hommes à bord des navires de l'Etat qui restent en commission, et j'espère être en mesure de commencer les opérations le printemps prochain avec quelques anciens plus ou moins expérimentés.

Sous ce rapport nous nous sommes trouvés dans une position désavantageuse par le passé, pour la raison que dès que les hommes commençaient à s'abituer à la discipline rigoureusement nécessaire à bord d'un navire de l'Etat, le temps arrivait de les licencier. Tout désireux qu'ils soient de revenir, ils ne peuvent rester oisifs durant l'hiver, et nous les revoyons rarement le printemps suivant.

J'ai élaboré un plan qui m'est d'un grand secours: j'accorde une allocation de cinquante centins par mois, à part de leur solde régulière, aux hommes de la seconde période.

Ces hommes, en général, sont de vrais matelots qui ont embrassé la vie de marins dès l'âge de sept ou huit ans. Nous avons aussi, sur nos côtes, des éléments qui pourront au besoin constituer une grande réserve navale. Ce corps de marins serait un puissant facteur en temps de nécessité.

HOMARD.

La flotte s'est activement employée, l'été dernier, à mettre fin à la pêche illégale du homard.

Les résultats de cette pêche étaient devenus si déplorables qu'il a fallu prendre des mesures rigoureuses. Une loi a été faite à cet effet; désormais les officiers de pêche connaîtront la limite du paquage accordée à chaque homarderie, et ils pourront ainsi exercer une surveillance efficace.

Au cours de la dernière campagne, je me suis efforcé d'obtenir des données statistiques dignes de confiance au sujet de cette pêche dans certaines parties de l'Ile du Prince-Edouard: j'ai fait tendre par le croiseur *Stanley* des lignes de fond dans les baies Egmont et Bedèque, et ces expériences m'ont fourni des renseignements réellement utiles.

NOMBRE DE PERMIS PRIS DURANT LES SIX DERNIÈRES ANNÉES.

Année.	N°	$
1889	78	9,589 50
1890	119	14,461 50
1891	98	11,098 50
1892	108	13,410 50
1893	71	9,130 90
1894	53	6,776 00

Ces chiffres accusent une diminution très prononcée. Je la crois attribuable surtout au grand nombre d'Américains qui vont maintenant chercher leur boitte à Terreneuve.

Chose assez singulière, on remarque la même diminution, mais plus accentuée encore, dans les quatre premières années pendant lesquelles le mode des permis existait.

1866	365	permis accordés.
1867	270	do
1868	56	do
1869	25	do

Cet état de choses a amené l'abandon du mode des permis. Il n'y a pas de doute que si le Canada et Terreneuve refusaient de fournir de la boitte aux navires américains, ces derniers seraient forcés de renoncer à la pêche. Ceci n'est donc pas, d'après ce que je puis voir, d'argument en faveur du *modus vivendi*, sauf qu'il fait voir clairement nos dispositions amicales à l'égard des Etats-Unis. Au point de vue du pêcheur, la convention est tout en faveur de ces derniers, et il paraît raisonnable que, puisqu'ils frappent notre poisson d'un impôt, nous ne les aidions point à prendre eux-mêmes le poisson.

Cinquante-quatre navires formeront probablement cette année la flotte du hareng gelé de Terreneuve—une diminution notable. Cette flotte se composait de 72 navires en 1893 et de 75 en 1892.

PERMIS ACCORDÉS AUX NAVIRES DE PÊCHE ÉTRANGERS.

LISTE des navires de pêche américains auxquels des permis ont été accordés en vertu de l'acte intitulé "Acte concernant les navires de pêche des Etats-Unis d'Amérique", durant l'année 1894.

Nom du navire.	Port d'inscription.	Tonnage.	Où délivrés.	Honoraires.
				$ c.
Eliza H. Parkhurst	Gloucester	115	Liverpool, N.-E	172 50
W. Parnell O'Hara	Boston	82	Yarmouth, N.-E.	123 00
Arthur Binney	do	112	Shelburne, N.-E	168 00
Monitor	Gloucester	104	Pubnico, N.-E	156 00
Alice R. Lawson	do	115	do	172 50
Elector	do	113	do	169 50
Annie Wesley	do	88	Tusket, N.-E	132 00
Eleazer Boynton	do	84	Yarmouth, N.-E	126 00
General Cogswell	do	130	Tusket, N.-E	195 00
Rushlight	do	64	Digby, N.-E	96 00
Margaret	Boston	44	do	66 00
Carl W. Baxter	Gloucester	70	Pubnico, N.-E	105 00
Louisa J. Kenny	do	155	Liverpool, N.-E	232 50
Henry Wilson	do	88	Tusket, N.-E	132 00
Madonna	do	110	Sydney-N., N.-E	165 00
Mary J. Wells	do	86	Canso, N.-E	129 00
Gardner W. Tarr	do	62	Liverpool, N.-E	93 00
Hustler	do	93	Port-Mulgrave, N.-E	139 50
James S. Steele	do	75	do	112 50
Thetis	do	91	Sydney-N., N.-E	136 50
Helen G. Wells	do	90	Port-Hastings, N.-E	135 00
Lizzie M. Centre	do	77	Sydney-N., N.-E	115 50
Lizzie J. Greenleaf	do	88	Havre au Bouche, N.-E	132 00
Argo	do	108	Port-Hawkesbury, N.-E	162 00
Eddie Davidson	do	77	Sydney-N., N.-E	115 50
Mildred V. Lee	do	102	Arichat, N.-E	153 00
Gertie Evelyn	do	81	do	121 50
Amy Hanson	do	103	Yarmouth, N.-E	154 50
A. R. Crittenden	do	81	Canso, N.-E	121 50
Hurricane	Rockland	19	do	28 50
Volunteer	Gloucester	102	do	153 00
Pinta	do	94	do	141 00
Helen Story	Boston	55	Pubnico, N.-E	82 50
Puritan	Gloucester	84	Canso, N.-E	126 00
Lizzie M. Stanwood	do	100	do	150 00
Willie L. Swift	Provincetown	95	Saint-Pierre, N.-E	142 50
Chas. H. Taylor	Gloucester	92	Port-Hawkesbury, N.-E	138 00
Robin Hood	do	88	Arichat, N.-E	132 00
M. A. Baston	do	45	Halifax, N.-E	67 50
Shenandoah	do	105	Canso, N.-E	157 50
Masconoma	do	92	Amherst, I. M	138 00
Commonwealth	do	81	Sainte-Anne, N.-E	121 50
Emma and Helen	do	90	Liverpool, N.-E	135 00
Herald of the Morning	do	68	Port-Hawkesbury, N.-E	102 00
Bessie M. Wells	do	93	Lockeport, N.-E	139 50
Elmer E. Randall	Salem	54	Pubnico, N.-E	81 00
Lucy W. Dyer	Portland	78	Souris, I.P.-E	117 00
Centennial	Gloucester	5	Amherst, I. M	7 50
Josie M. Calderwood*	do	86	Canso, N.-E	129 00
James A. Garfield	do	69	Havre au Bouche, N.-E	103 50
Geo. W. Pierce	Portland	59	Souris, I. P.-E	88 50
Oliver Cromwell	Provincetown	60	Port-Hawkesbury, N.-E	90 00
Mabel E. Bennett	Gloucester	115	Sydney-N., N.E	172 50
		4,517		6,775 50
			*Payé en plus	0 50
			Total	6,776 00

SOMMAIRE.

Nombre total des navires	53
Tonnage total	4,517
Montant total reçu en honoraires	$6,776 00

Rapport des Pêcheries.

Pendant les mois de juin, juillet et août les navires suivant ont été abordés par les croiseurs canadiens au large de la pointe est de l'île du Prince-Edouard et sur la côte du Cap-Breton.

Ces navires ont été abordés en différents temps, et note a été prise de leurs captures.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription.	Observations.
1894.					
4 juin....	Pendragon	60	16	Gloucester	3 semaines dehors; 280 brls; abri.
4 do ...	Emma and Ellen.	90	16	do	Venait de sortir; cherchait boitte; a pris preuve.
4 do ...	Mertie Delmar	78	17	Chatham	1 semaine; 90 brls; abri.
4 do ...	Linwood	66	16	Hawkesbury	Venait de sortir; débarqué 165 bls.
4 do ...	Pinta	94	18	Gloucester	1 semaine dehors; permis de chercher de la boitte et de la glace.
7 do ...	Mertie Perry	59	13	Boston	2 semaines dehors; 185 brls; abri.
7 do ...	Grayling	115	18	Gloucester	2 do 300 do do
8 do ...	E. H. Parkhurst	115	18	do	5 do 415 do do et permis.
8 do ...	Rapid Transit	80	17	do	3 semaines dehors; 300 do do
8 do ...	W. E. Morissey	117	16	do	2 mois dehors; 125,000 morues; Cap-Neck.
8 do ...	Chas. Levy Woodberry	100	17	do	7 semaines dehors; 300 brls; abri.
8 do ...	Quickstep	99	17	do	3 do 250 do do
8 do ...	James Dyer	81	17	Portland	4 do 90 do do
8 do ...	Miranda	100	18	Gloucester	4 do 281 do do
8 do ...	Lula E. Wilbur	100	18	Dennis	3 do 180 do do
8 do ...	Margaret	131	18	Beverly	2 mois dehors; 120,000 morues; abri
8 do ...	Norumbega	120	18	Gloucester	3 semaines dehors; 490 brls; abri.
8 do ...	Lizzie Smith	73	17	Provincetown	2 do Lège do
8 do ...	Jos. Rowe	127	17	Gloucester	3 do 300 brls; do
8 do ...	Fredonia	109	17	do	2 do 300 do do
8 do ...	F. F. Baird	95	16	do	3 do 60 do do
8 do ...	Elsie W. Smith	106	17	do	3 do 175 do do
8 do ...	Lottie Gardner	111	17	do	3 do 300 do do
8 do ...	John P. McKenzie	124	18	do	3 do 250 do do
8 do ...	Emma	77	16	Portland	4 do 330 do do
8 do ...	Ralph E. Eaton	65	16	Gloucester	1 do Lège do
8 do ...	Roulette	79	18	Boston	6 do 275 brls; do
8 do ...	Hattie and Lottie	96	16	Dennis	2 do 200 do do
8 do ...	F. H. Smith	71	16	North-Haven	3 do 150 do do
8 do ...	Hattie Maud	86	17	Portland	3 do 100 do do
8 do ...	Agnes E. Downie	81	16	Gloucester	3 do 200 do do
8 do ...	Ethel and Addie	86	16	Portland	3 do 260 do do
8 do ...	Andrew Burnham	86	18	Boston	2 mois dehors; 200 do do
8 do ...	Mertie and Delmer	78	17	Chatham	2 semaines dehors; 170 do do
8 do ...	Lizzie M. Center	77	16	Gloucester	2 mois dehors; 350 do do et permis.
8 do ...	Alice C. Jordan	82	15	do	3 semaines dehors; 270 do do
8 do ...	Canopus	68	17	do	3 do 120 do do
8 do ...	G. N. Pierce	59	16	Portland	3 do 160 do do
8 do ...	Cynosure	61	16	Booth's-Harbour	3 do 180 do do
8 do ...	John M. Plumer	95	17	Portland	5 do 163 do do
8 do ...	Fannie A. Spinbey	81	17	Gloucester	2 do 100 do do
8 do ...	Maud B. Wethrell	102	17	Portland	3 do 150 do do
8 do ...	Minnie E. Waterman	78	17	Wellfleet	3 do 152 do do
8 do ...	Henrietta Francis	73	16	Portland	4 do 320 do do
8 do ...	Maud L	75	16	North-Haven	2 do 200 do do
8 do ...	Norman Fisher	76	17	Gloucester	2 do 230 do do
8 do ...	Helen F. Whitten	127	17	do	3 do 300 do do
8 do ...	Ellen Lincoln	92	17	Portland	3 do 130 do do

LA PÊCHE DE MAQUEREAU.

La campagne de pêche de 1894 n'a pas été, en somme, très fructueuse.

Elle s'est ouverte d'abord sous les plus brillants auspices et de bonnes captures furent faites au printemps; mais plus tard le gros du poisson que l'on supposait être entré dans la baie ne s'est pas rencontré, il ne s'est point formé en bancs, et le reste de la campagne s'est réduit à rien.

A l'automne le mauvais temps mit fin à la pêche, et le poisson était très rare.

La raison de cette diminution peut être assignée, sans aucun doute, à l'emploi du plus destructeur des engins de pêche, la seine en bourse.

Une fois en dedans de cette seine, peu ou point de poisson peut s'échapper.

Un pêcheur des plus expérimentés m'a dit avoir vu jeter par-dessus bord des centaines de barils de poisson mort. Cela doit faire un tort énorme.

Une autre considération à faire valoir contre la seine en bourse, c'est que les pêcheurs ont fait tout autant cette année avec l'hameçon et la ligne.

Le *Gardner W. Tarr*, le seule navire des Etats-Unis qui ait pratiqué ce mode de pêche, s'en est retourné avec 180 barils de poisson. Il avait un équipage de treize hommes d'âge moyen absolument sans pratique.

Le capitaine et l'équipage affirment, et mon expérience me permet de partager leur opinion—que s'il y avait eu cette année dans la baie du Nord une grosse flotte avec lignes et hameçons, elle aurait réussi beaucoup mieux et en détruisant infiniment moins de poisson.

Dans la baie du Nord les goélettes ont mis en panne quelques fois pendant que leurs chaloupes à seine pratiquaient tout autour et ne faisaient que de faibles captures, tandis que ceux de l'équipage qui étaient restés à bord réussissaient beaucoup mieux avec l'hameçon et la ligne.

Un autre motif à marquer pour amener la suppression de la seine en bourse, c'est l'énorme dépense qu'occasionne son emploi.

Les frais d'un voyage avec l'hameçon et la ligne sont de $400 ou $500, tandis que ceux d'une goélette parfaitement équipée de tous les appareils nécessaires à la pêche à la seine dépassent $3,000.

Pour expliquer la rareté du poisson, on l'attribue aux travaux qui sont en cours d'exécution sur la rive du Cap. Ils empêchent le poisson de venir de l'océan et d'arriver à ses frayères. Presque tout le poisson capturé est chargé de frai, et de grandes quantités en sont ainsi détruites.

Les derniers navires de la flotte au maquereau sont arrivés à Gloucester le 27 novembre; ils apportaient de petites charges de la baie du Nord.

La capture s'est chiffrée par 41,935 barils, contre 41,448 l'année dernière et 422,187 barils en 1883.

Au cours des mois d'octobre et de novembre les navires suivants furent continuellement abordés par les croiseurs canadiens à la hauteur de Sydney et sur la côte est du Cap-Breton. Presque tous ils avaient de petites charges. Le 23 novembre, le *Mabel R. Bennett* a apporté le plus gros chargement, lequel se composait de 334 barils.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription	Observations.
1894.					
18 oct.	Hattie D. Lennell......	90	19	Gloucester..	2 sem., 12 brls maquereau, abri, pas de perm.
18 do	Mabel R. Bennett......	115	18	do ..	2 do lège do do
18 do	Ethel B. Jacobs.........	127	17	do ..	2 do 40 brls maquereau do do
18 do	Lucy W. Dwyer	79	16	Portland....	12 do 62 do do avait permis
18 do	Gardner W. Tarr	62	14	Gloucester..	15 do 173 do do do
18 do	George W. Pierce.	59	10	Portland....	12 do 90 do do do
18 do	Centennial	110	10	Gloucester..	3 do 7 do do pas de permis
18 do	Edith S. Whalen.........	78	16	do ..	7 do 80 do do do
18 do	Harvard..................	106	17	do ..	6 do 81 do do do
18 do	Joseph Rowe...	127	17	do ..	5 do 140 do do do
18 do	Harry G. French.	95	16	do ..	6 do 85 do do do

NAVIRES FAISANT LA PÊCHE DU MAQUEREAU.

Date.	Nom du bâtiment.	Tonnage.	Hommes.	Port d'enregistrement.	Observations.
1894.					
18 oct..	John M. Plummer......	95	16	Portland....	16 sem., 288 brls maq., abri, pas de permis.
18 do	Golden Hope...........	101	16	Gloucester..	11 do 125 do do do
18 do	Eliza H. Parkhurst	115	18	do ..	11 do 284 do do avait un permis.
18 do	Jas. G. Blaine	98	18	do ..	11 do 325 do do pas de permis.
18 do	Alice C. Jordan.......	81	17	do ..	3 do 4 do do do
18 do	Ellen Lincoln..........	92	17	Portland....	11 do 125 do do do
18 do	Herald of the Morning...	68	16	Gloucester..	19 do 218 do do avait un permis.
18 do	Norumbega............	120	17	do ..	3 do 20 do do pas de permis.
18 do	Rapid Transit	80	17	do ..	1 do pas de poisson do do
18 do	Alva..................	97	17	do ..	1 do 3 brls maq. do do
18 do	Kersage	101	17	do ..	1 do pas de poisson do do
18 do	Yosemite..............	115	17	do ..	1 do 12 brls maq. do do
18 do	Fanny Spurling........	81	16	do ..	1 do pas de poisson do do
18 do	David Crockett	81	16	do ..	1 do do do do
18 do	Flora Deleway..........	74	14	do ..	4 do 140,000 morue do do
18 do	Nellie G. Thurston......	82	16	do ..	11 do 130,000 do do do
18 do	Dora A. Lawson........	119	12	do ..	22 do 325,000 do do do

NOUVEAU STEAMER.

Le nouveau steamer qui a été construit pour le gouvernement canadien par MM. Fleming et Ferguson a reçu le nom de *Aberdeen*, et est arrivé au Canada en septembre.

Dans le court espace de temps qu'il a été en activité, il a montré qu'il était d'une grande utilité pour la protection des pêcheries et pour le service des bouées.

J'ai donné, dans mon dernier rapport annuel, une description complète de ses dimensions, de ses machines, etc.

On verra, par la longue liste suivante des navires des Etats-Unis qui sont venus dans nos différents ports, combien ces ports sont importants pour les pêcheurs étrangers.

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Canso, N.-E., durant l'année 1893—94.

Date de l'arrivee.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnes.	Hommes.	D'où ils venaient.	Avec perm. "P." S. permis "N."	Pourquoi entré dans le port.
1893.							
16 Déc..	Harvard............	Gloucester....	106	8	Gloucester....	N	Pour abri.
18 do	Gertie Evelyn........	do	81	14	Bancs	N	do
19 do	L. M. Stevens........	do	100	18	do	P	Transbordement du poisson.
23 do	Clara F. Friend......	do	61	12	do	N	Pour abri.
27 do	Henrietta............	do	74	14	do	P	Boitte et approvisionnements.
1894.							
16 janv.	Alton S. Marshall....	Gloucester....	133	19	Terreneuve...	N	Pour réparer les voiles.
19 do	Jenny Severn........	do	106	7	do	N	Pour abri.
25 do	Davy Crockett.......	do	80	6	do	N	do
3 févr.	Golden Hope.........	do	101	7	Gloucester...	N	do
28 avril.	Mystery..............	do	114	16	Bancs........	N	Pour réparations.
28 do	Chas, E. Seers........	Lubec	152	6	Lubec.	N	do abri.
30 do	Mary I. Wells.	Gloucester....	86	14	Bancs........	P	do approvisionnements, etc.
3 mai..	Ella G. King........	do	71	13	Gloucester....	N	do abri.

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Canso, etc.—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Avec perm. "P." S. permis "N."	Pourquoi entré dans le port.
1894.							
14 mai.	G. W. Tarr	Gloucester	62	14	Liverpool	P	Pour boitte, eau, etc.
18 do	A. R. Crittenden	do	81	14	Gloucester	P	do do
19 do	Carrie and Annie	Boston	90	7	do	N	do abri.
30 do	Hy. L. Philips	Rockland	76	14	Liverpool	N	do do
31 do	Alice	Provincetown	85	17	Côte	N	do do
31 do	S. S. Hurricane	Rockland	19	12	do	P	do do
31 do	L. B. Fernalu	Portland	78	17	do	N	do do et eau.
1er juin	M. E. Wetherell	do	102	17	do	N	do do do
....	S. Pendragon	Gloucester	68	16	do	N	do do do
....	Helen F. Whiten	do	127	16	do	N	do do do
....	Hattie Maud	Portland	86	16	do	N	do do do
....	G. W. Tarr	Gloucester	62	14	Bancs	P	do do do
2 do	Volunteer	do	102	18	Gloucester	P	do do do
4 do	Pintu	do	94	18	do	P	do do do
....	Mertie and Dellman	Chatham	74	17	Côte	N	do do do
5 do	Emma and Helen	Gloucester	89	16	Gloucester	N	do do do
6 do	Ralph F. Hodgson	do	85	16	do	N	do do do
8 do	Chas. H. Taylor	do	92	18	Hawkesbury	P	do do do
11 do	Puritan	do	85	16	Gloucester	N	do do do
11 do	Mary I. Wells	do	86	14	do	P	do boitte, eau, etc.
14 do	L. M. Stanwood	do	100	18	White-Hover	P	do abri.
15 do	A. R. Crittenden	do	81	14	Bancs	P	do boitte, eau, etc.
16 do	Hustler	do	93	18	Gloucester	P	do do do
23 do	Shenandoah	do	105	16	do	N	do abri.
28 do	H. L. Belden	do	117	17	Bancs	N	do do
....	H. D. Linnelle	do	90	18	Souris	N	do do
....	Edith Whelan	do	78	16	Bancs	N	do do
....	Jas. G. Blaine	do	98	16	do	N	do do
29 do	Chas. H. Taylor	do	92	18	Gloucester	P	do boitte, eau, etc.
....	Mary I. Wells	do	86	14	do	P	do do do
30 do	A. R. Crittenden	do	81	14	Bancs	P	do do do
6 juill.	Masconoma	do	92	18	do	P	Transbordement, poisson, etc.
11 do	Sarah B. Putman	Salem	76	7	Boston	N	Pour abri.
13 do	P. W. Holmes	Gloucester	101	18	Pubnico	N	do do
....	Puritan	do	94	17	Halifax	P	do boitte, eau, etc.
14 do	M. A. Basten	do	45	12	Bancs	P	do do do
....	L. M. Stanwood	do	100	18	Gloucester	P	do do do
24 do	A. R. Crittenden	do	81	14	do	P	do do do
24 do	Chas. H. Taylor	do	92	18	Bancs	P	Transbordement, poisson, etc.
28 do	Centennial	Newport	5	2	Halifax	N	Pour abri.
8 août.	Hattie Maud	Portland	87	17	Bancs	N	do do
13 do	Nella M. Davis	Gloucester	89	18	Gloucester	N	do do
15 do	Shenandoah	do	105	16	Bancs	P	do boitte, eau, etc.
18 do	Mist	do	68	13	do	P	
20 do	Pinta	do	94	18	Halifax	P	Pour boitte, glace, etc.
....	I. M. Caldesunad	do	86	16	Gloucester	P	do eau, hommes, etc.
....	Thetis	do	91	18	do	P	do eau, etc.
21 do	Everett Pearce	do	62	12	do	N	do do
22 do	Bessie M. Wells	do	93	16	Bancs	P	do glace, boitte, etc.
24 do	Puritan	do	84	16	Gloucester	P	do do
....	Maud M. Story	do	71	12	Bancs	N	do eau, abri.
29 août.	Heary Wilson	Gloucester	88	16	do	P	Boitte, eau, etc.
1er sept.	Carlton Bell	Booth Bay	132	20	do	N	do abri.
3 do	Eleazer Boynton	Gloucester	84	15	Gloucester	P	do eau, etc.
5 do	J. W. Campbell	do	79	14	do	N	do abri.
7 do	J. L. Nicholson	do	118	18	do	N	do do
8 do	Lizzie Greenleaf	do	88	16	Bancs	P	do approvionnements, etc.
13 do	Volunteer	do	102	16	Gloucester	N	do abri.
17 do	Flora Dilloway	do	77	14	do	N	do do
....	S. B. Putnam	Salem	76	6	Louisburg	N	do do
18 do	Marathan	Gloucester	65	12	Bancs	N	do do
21 do	Blue Jacket	do	110	18	Gloucester	N	do do
24 do	Elector	do	113	18	Bancs	N	do do

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, au port de Canso, etc.—*Fin.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Avec permis "P" Sans permis "N"	Pourquoi entrés dans le port.
1894.							
24 sept.	Hustler	Gloucester	93	18	Gloucester	P	Boitte, abri.
24 do	Mary E	do	63	11	Bancs	N	do do
....	Meteor	do	119	18	do	N	do do
27 do	D. A. Story	do	86	16	do	N	do réparations.
5 oct.	Chas. H. Taylor	do	92	18	Gloucester	P	do boitte, glace, etc.
8 do	Robin Hood	do	88	16	Liverpool	P	do do
....	D. Crockett	do	80	16	Bancs	N	do abri.
9 do	Mystery	do	114	18	do	P	do do
....	Edgar S. Foster	Beverly	94	16	do	N	do do
10 do	Any Knight	Bucksport	68	11	do	N	do do
15 do	Masconoma	Gloucester	91	18	Arichat	P	do do
15 do	Gatherer	do	90	16	Bancs	N	do do
....	L. J. Greenleaf	do	88	16	Gloucester	P	do do
....	Norman Fisher	do	76	18	do	N	do do
18 do	Columbia	do	118	19	Bancs	N	do do
19 do	Dora A. Lawson	do	119	16	do	N	do do
20 do	Lucie M. Jenkyns	Plymouth	70	5	Arichat	N	do chargement de Boston.
22 do	Meteor	Gloucester	119	18	Bancs	N	do abri.
F. do	W. Hornans	do	62	12	do	N	do do
....	Margerite	Beverly	131	18	do	N	do do
3 nov..	Thetis	Gloucester	91	16	Bancs	N	do do
5 do	Annie Wesley	do	88	18	do	P	do do
6 do	Arostook	do	67	12	Gloucester	N	do et réparations.
7 do	G. W. Pearce	Portland	59	16	Mulgrave	P	do abri.
8 do	M. S. Houstin	Gloucester	68	12	Gloucester	N	do do
8 do	Winonah	do	103	16	Arichat	N	do do
14 do	Alice C. Jordan	do	81	17	Côte	N	do do
....	Mondego	do	100	17	do	N	do do
15 do	Senator Silsbury	do	102	18	do	N	do do
....	Blue Jacket	do	110	16	do	N	do do
....	Norman Fisher	do	76	18	do	N	do do
....	J. M. Plummer	Portland	95	18	do	N	do do
....	H. D. Linnell	Gloucester	90	17	do	N	do do
....	Alva	do	97	17	do	N	do do
....	Margaret Mather	do	91	18	Bancs	N	do do
....	Harvard	do	116	17	Gloucester	N	do do
....	Lucy W. Dyer	Portland	78	18	Côte	P	do do
....	Chas. H. Taylor	Gloucester	92	18	Gloucester	P	do do
24 nov..	Andrew Burnham	Boston	84	7	Boston	N	Chargement pour l'I.P.-E.
....	Flora Dilleway	Gloucester	77	14	Bancs	N	Abri.
....	Masconomak	do	91	18	do	P	Boitte, glace, etc.
27 nov..	Laura	do	119	18	Louisburg	N	do abri.
1er sept.	Henry Wilson	do	88	7	Gloucester	P	do pour Terreneuve.
4 do	J. S. Pressen	do	88	6	Gr.-Rivière	N	Chargement pour E.-U.
....	S. P. Willard	do	122	18	Bancs	N	Abri.
5 do	Edward Grover	do	73	13	do	N	do
7 do	J. L. Nicholson	do	117	8	Gloucester	N	do pour Terreneuve.
17 do	And. Burnham	Boston	94	7	Alberton	N	do pour Boston.
20 do	Chas. H. Taylor	Gloucester	92	18	Bancs	P	

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney.

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Pourquoi entré dans le port.	Permis.
1894.							
7 mai	Madona	Gloucester	110	18	Yarmouth	Pour permis	P
11 do	Henry Wilson	do	88	15	Shelburne	do havre	
11 do	Alice R. Lawson	do	115	18	Pubnico	do réparations	P
12 do	Carl W. Baxter	do	70	12	Shelburne	do eau	P
15 do	General Cogswell	do	130	18	Terreneuve	do havre	P
31 do	Henry Morganthon	Portland	85	17	Liverpool	do eau	
1er juin	W. S. Morrisy	Gloucester	117	18	Terreneuvs	do médecin	
1er do	Miranda	do	103	17	Gloucester	do havre	
1er do	Fanny A. Spaulding	do	81	17	Shelburne	do do	
1er do	Norembega	do	120	18	do	do do	
1er do	George W. Pierce	do	59	16	do	do eau	
1er do	S. F. Mabor	do	103	17	Liverpool	do havre	
1er do	Fanny W. Freeman	do	90	17	Shelburne	do do	
1er do	Lizzie M. Center	do	77	15	Terreneuve	do do	P
1er do	Eliza A. Parkhurst	do	115	18	Liverpool	do do	P
1er do	Grayling	do	115	16	C.-Nègre	do eau	
1er do	Canopas	do	68	17	Liverpool	do do	
1er do	W. S. Syre	do	76	16	Shelburne	do havre	
2 do	SS. Hurricane	Rockland	19	16	Canso	do houille	P
2 do	Nathan Cleaves	Portland	75	15	Liverpool	do havre	
2 do	Henry Morganthon	do	85	17	De la pêche	do do	
4 do	Ethel & Addie	do	86	17	Sand-Point	do eau	
4 do	Eddie Davidson	Gloucester	77	17	De la pêche	do réparations	P
4 do	Dora A. Lawson	do	119	16	Terreneuve	do médecin	
4 do	Eliza A. Parkhurst	do	115	18	De la pêche	do approvisionn.	P
5 do	Flora Dilloway	do	77	14	Souris	do rép. de voile.	
5 do	SS. Hurricane	Rockland	19	16	De la pêche	do déb. poisson.	P
5 do	Mondego	Gloucester	100	17	La-Have	do eau	
7 do	Norman Fisher	do	76	18	Baie aux Vaches	do médecin	
7 do	Alice C. Jordon	do	81	13	De la pêche	do abri	
7 do	Ethel & Addie	do	86	17	do	do do	
7 do	Hattie and Lottie	Dennis	96	16	Louisbourg	do havre	
7 do	Mannie E. Waterman	Wellfleet	75	17	do	do do	
7 do	Lizzie M. Center	Gloucester	77	16	Voyage de pêche	do approvisionn.	P
7 do	Chymon	Boston	69	16	do	do eau	
7 do	Ralph E. Eaton	Gloucester	65	16	Gloucester	do do	
7 do	Master H. Perry	Boston	61	14	Terreneuve	do havre	
7 do	Hattia Maud	Portland	86	17	Liverpool	do do	
7 do	Lizzy E. Wilber	Dennis	99	17	Louisbourg	do do	
7 do	Andrew Burnham	Boston	86	18	Sand-Point	do do	
7 do	Rapid Transit	Gloucester	80	17	Liverpool	do do	
7 do	Grayling	do	115	16	De la pêche	do do	
7 do	Maud S.	North-Haven	75	16	N. Harbour	do eau	
8 do	George W. Pierce	Portland	59	16	De la pêche	do réparations	
8 do	Canopas	Gloucester	68	17	do	do havre	
8 do	Eliza A. Parkhurst	do	115	18	do	do do	P
8 do	Fanny Spaulding	do	81	17	do	do do	
8 do	Joseph Row	do	127	17	Lunenburg	do eau	
8 do	Roulette	Boston	79	18	Liverpool	do réparations	
8 do	Thomas F. Bayard	Gloucester	95	16	De la pêche	do havre	
8 do	Quick Step	do	99	17	Liverpool	do do	
8 do	Charles L. Woodbury	do	100	17	do	do do	
8 do	John E. McKenzie	do	124	18	Sand-Point	do do	
8 do	Elsie M. Smith	do	106	17	Louisbourg	do do	
8 do	Emma	Portland	77	16	Liverpool	do do	
8 do	Nosembego	Gloucester	120	18	De la pêche	do do	
8 do	Margaret	Beverly	131	18	do	do réparations	
8 do	John M. Plummer	Portland	95	17	Liverpool	do havre	
8 do	Miranda	Gloucester	103	17	De la pêche	do réparations	
8 do	Lottie Gardner	do	111	17	do	do eau	
8 do	Lizzy Smith	Provincetown	73	17	Louisbourg	do havre	
8 do	Henrietta Francis	Portland	73	16	Liverpool	do do	
8 do	Agnes E. Douns	Gloucester	80	16	do	do do	

Liste des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, Port de Sydney-Nord—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Pourquoi entrés dans le port.	Permis.
1894.							
8 juin ..	Maud Witherall..........	Portland......	102	17	Louisburg	Pour havre	
8 do ..	James Dyer	do	81	17	Ingonish..........	do do	
8 do ..	Fredonia	Gloucester....	109	17	La Have..........	do do	
9 do ..	Ellen Lincoln............	Portland......	92	17	De la pêche	do réparations .	
9 do ..	Hattie and Lottie.......	Dennis	96	16	do	do abri........	
9 do ..	Grayling	Gloucester....	115	16	do	do havre	
9 do ..	Eliza H. Parkhurst......	do	115	18	do	do do	
16 do ..	Harry L. Balden..... ...	do	117	17	Baie des Vaches ..	do. eau.........	
23 juillet..	Lottie Gardener..........	do	111	17	De la pêche	do havre	
6 août ..	Lottie Goodwin..........	do	111	17	do	do réparations .	
6 do ..	Lucy M. Dyer...........	Portland......	78	17	do	do do ..	
14 do ..	J. W. Campbell..........	Gloucester....	79	14	do	do eau	
15 do ..	Eliza H. Parkhurst	do	115	18	do	do havre	
18 do ..	John McKenzie..........	do	124	17	do	do réparations .	
21 do ..	Hattie D. Linnele........	do	90	17	do	do havre.. ..	
21 do ..	Mabele R. Bennett.......	do	115	17	do	do do	P
21 do ..	Eliza A. Parkhurst.......	do ...	115	18	do	do do	
21 do ..	Kearsage	do	101	17	do	do réparations .	
21 do ..	Golden Hope............	do	101	17	do	do havre.......	
21 do ..	Norman Fisher..... ...	do .. .	76	16	do	do réparations .	
21 do ..	Lottie Gardener..........	do	111	17	do	do havre..	
21 do ..	Quick Step..............	do	99	17	do	do rèparations .	
21 do ..	Hattie M. Graham.......	do	133	18	do	do havre	
22 do ..	Eliza A. Parkhurst.......	do	115	18	do	do do	
24 do ..	Alma.....................	do ...	97	17	do	do réparations .	
27 do ..	Eliza A. Parkhurst.......	do ...	115	18	do	do provisions ..	P
27 do ..	Carl W. Baxter..........	do	70	14	do	do réparations .	P
27 do ..	Ellen Lincoln.	Portland......	92	16	do	do do ..	
28 do ..	Mabele R. Bennett.......	Gloucester....	115	17	do	do eau	
29 do ..	American...	do	118	17	do	do do	
29 do ..	Carrie, C................	do	71	13	do .. .	do havre	
29 do ..	Lottie Goodwin..........	do ...	111	17	do	do do	
29 do ..	Hattie M. Graham..... .	do	133	18	do	do do	
29 do ..	Norembego	do	120	17	do	do do	
29 do ..	Kearsage	do	101	17	do	do médecin	
29 do ..	Hattie D. Linnele........	do	90	17	do	do eau...	
29 do ..	Quick Step	do	99	17	do	do abri	
29 do ..	Eliza A. Parkhurst	do	118	18	do	do expéd. poiss.	P
29 do ..	Ellen Lincoln.	Portland......	92	16	do	do réparations .	
29 do ..	James G. Blaine.........	Gloucester ..	98	17	d.	do havre	
29 do ..	Alma.....	do	97	17	do	do do	
29 do ..	Norman Fisher	do	76	16	do	do do	
29 do ..	Golden Hope............	do	101	17	do	do abri	
1er sept...	Norembego	do	120	17	do	do do	
1er do ..	Eliza A. Parkhurst.......	do	115	18	do	do havre	P
1er do ..	Quick Step..............	do	99	17	do	do do	
1er do ..	Hattie M. Graham... ...	do	133	18	do	do do	
1er do ..	Ellen Lincoln............	Portland.....	92	16	do	do abri	
3 do .	Ellen Lincoln............	do	92	16	do	do réparations .	
3 do ..	American	Gloucester....	118	17	do	do abri	
3 do ..	Eliza A. Parkhurst..... .	do	115	18	do	do havre	P
3 do ..	Norembego	do .. .	120	17	do	do abri........	
3 do ..	Alma.....................	do	97	17	do	do havre	
3 do ..	Norman Fisher..........	do	76	16	do	do. do	
3 do ..	Hattie D. Linnell........	do ...	90	17	do	do abri........	
3 do ..	Kearsage	do	101	17	do	do havre.	
3 do ..	Lottie Goodwin..........	do	111	17	do	do abri	
3 do ..	Golden Hope............	do	110	17	do	do havre	
3 do ..	James G. Blaine.........	do	98	17	do	do do	
3 do ..	Hattie M. Graham.......	do	133	18	do	do do	
5 do ..	Hattie Evelyne	do	66	13	do	do do	
5 do ..	Regal	do	107	18	do	do équipage naufragé......	

Liste des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Pourquoi entrés dans le port.	Permis.
1894.							
6 sept. ..	James G. Blaine..... ...	Gloucester....	98	17	De la pêche	Pour havre	
6 do ..	Quick Step	do	99	17	do	do do	
6 do ..	John M. Plummer.......	do	95	17	do	do do	
6 do .	Norman Fisher	do	76	16	do	do abri.......	
6 do ..	Edith Whalen	do	78	15	do	do do	
6 do ..	Norembego...............	do ...	120	17	do	do havre	
6 do .	Alma..................	do	97	17	do	do do	
6 do ..	Fomewood	do	124	18	do	do médecin...	
6 do ..	Alice R. Lawson.........	do	115	18	Pubnico.........	do eau	P
6 do ..	Yosemite................	do .. .	115	16	Souris	do havre.	
6 do ..	Eliza A. Parkhurst.......	do .. .	115	18	De la pêche......	do do	P
6 do ..	Ethel B. Jacobs.........	do	125	17	Souris	do abri	
7 do ..	Norman Fisher	do	76	16	De la pêche.	do do	
7 do ..	Lottie Goodwin.........	do	111	17	do	do do	
7 do ..	John L. Plummer........	do	95	17	do	do do	
7 do ..	Olive	do	97	17	do	do do	
7 do ..	Golden Hope	do	110	17	do	do do	
7 do ..	Yosemite...	do	115	16	do	do do	
7 do ..	Hattie D. Linnell........	do	90	17	do	do do	
7 do ..	Edith Whalen	do	78	15	do	do do	
7 do ..	Harry G. French.........	do	95	17	Louisburg	do do	
7 do ..	Kearsage................	do	101	17	De la pêche.......	do do	
7 do .	Thomas F. Bayard.......	do	95	16	Souris	do do	
7 do ..	Ellen Lincoln............	Portland	92	16	De la pêche.. .	do do	
7 do ..	Eliza A. Parkhurst.......	Gloucester....	115	18	do	do do	B
7 do ..	Norumbega..............	do	120	17	do	do do	
7 do ..	Ethel B. Jacobs..........	do	125	17	do	do do	
8 do ..	Alma	do	97	17	do	do do	
8 do ..	Norman Fisher	do	76	16	do	do havre	
8 do ..	Yosemite............. ...	do	115	16	do . .	do do	
8 do ..	Hattie D. Linnell........	do	90	17	do	do do	
8 do ..	John M. Plummer........	Portland	95	17	do	do do	
8 do ..	Olive....................	Gloucester....	97	17	do	do do	
8 do ..	Edith Whalen............	do	78	15	do .. .	do do	
8 do ..	Harry G. French.	do	95	17	do	do do	
8 do ..	Golden Hope	do	101	17	do	do do ...	
8 do ..	Herald of Morning.......	do	68	16	Georgetown.......	do do	L
8 do ..	Norumbega..............	do	120	17	De la pêche......	do abri.......	
8 do ..	John McKenzie..........	do	124	17	do	do havre	
8 do ..	Lottie Goodwin..........	do	111	17	do	do do	
8 do ..	Ethel B. Jacobs..........	do	125	17	do	do abri	
8 do ..	Otis P. Lard.............	do	71	12	Terreneuve........	do do	
8 do ..	Quick Step	do	99	17	De la pêche......	do do	
8 do ..	American	do	118	17	do	do havre	
8 do ..	James G. Blain..........	do	98	17	do	do do	
10 do ..	Golden Hope.............	do .. .	110	17	do	do do	
10 do ..	Eliza A. Parkhurst.......	do	115	18	do	do do	P
10 do ..	Amer can	do	118	17	do	do do	
10 do ..	Harry G. French.........	do	95	17	do	do do	
11 do ..	Thetis...................	do	91	18	Canso	do do	P
11 do ..	American	do	118	17	De la pêche.....	do do	
11 do ..	Carrie C.................	do	71	13	do	do do ...	
13 do ..	Hattie D. Linnell........	do	90	17	do	do do . ..	
13 do ..	Ethel Whalen............	do	75	15	do	do do	
13 do ..	James G. Blaine.........	do	98	17	do	do do	
13 do ..	Mabell R. Bennett.......	do	115	17	do	do do	
13 do ..	Thomas F. Bayard.......	do	95	16	do	do do	
13 do ..	Norman Fisher	do	76	16	do	do do	
13 do ..	Kearage.................	do	101	17	do	do do	
13 do ..	Lottie Goodwin..........	do	111	17	do	do do	
13 do ..	Harry G. French.........	do	95	17	do	do do	
13 do ..	Mystery.................	do	114	18	do	do réparations.	
13 do ..	Herald of the Morning...	do	68	16	do	do do ..	

Liste des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Pourquoi entrés dans le port.	Permis.
1894.							
13 sept. ..	Ellen Lincoln	Portland	92	16	Ingonish	Pour havre	
13 do ..	M. H. Perkins	Gloucester	72	12	De la pêche	Avec un mort	
17 do ..	Thomas F. Bayard	do	95	16	do	Pour abri	
17 do ..	George W. Pierce	Portland	59	16	Ingonish	do havre	P
17 do ..	American	Gloucester	118	17	De la pêche	do do	
19 do ..	Penobscot	do	85	14	Arichat	do do	
19 do ..	Jennie W. Colderwood	do	86	16	Canso	do do	P
19 do ..	Eliza A. Parkhurst	do	115	18	De la pêche	do do	P
20 do ..	James G. Blaine	do	98	17	do	do abri	
20 do ..	Quick Step	do	99	17	do	do do	
20 do ..	Golden Hope	do	110	17	do	do do	
20 do ..	Herald of the Morning	do	68	16	do	do eau	
20 do ..	John M. Plumner	Portland	95	15	do	do havre	
20 do ..	Norman Fisher	Gloucester	76	16	do	do do	
20 do ..	Harvard	do	106	17	do	do do	
20 do ..	American	do	118	17	do	do do	
20 do ..	Thomas F. Bayard	do	95	16	do	do abri	
21 do ..	Oliver W. Holms	do	101	18	Terreneuve	do havre	
21 do ..	George W. Pierce	Portland	59	16	De la pêche	do do	
21 do ..	Harry G. French	Gloucester	95	17	do	do abri	
21 do ..	Hattie D. Linnell	do	90	17	do	do do	
25 do ..	Thomas F. Bayard	do	95	16	do	do havre	
25 do ..	L. W. Munro	do	110	18	Terreneuve	do eau	
26 do ..	Joseph Rowe	do	127	17	Chéticamp	do abri	
26 do ..	Golden Hope	do	101	17	De la pêche	do havre	
26 do ..	Eliza A. Parkhurst	do	115	18	do	do eau	P
26 do ..	American	do	118	17	do	do havre	
26 do ..	Harvard	do	116	17	do	do do	P
26 do ..	George W. Pierce	Portland	59	16	do	do provisions	
26 do ..	Harry G. French	Gloucester	95	17	do	do havre	
26 do ..	John M. Plummer	Portland	95	17	do	do do	
26 do ..	Herald of the Morning	Gloucester	68	16	do	do do	
26 do ..	James G. Blaine	do	98	17	do	do do	
26 do ..	Lucy M. Dyer	Portland	78	17	Souris	do do	P
26 do ..	Centennial	Gloucester	110	18	Gloucester	do do	
26 do ..	Ellen Lincoln	Portland	92	16	Chéticamp	do réparations	
28 do ..	Madona	Gloucester	110	18	Pubnico	do eau	P
29 do ..	Harry G. French	do	95	17	De la pêche	do do	
29 do ..	Gardiner W. Tarr	do	62	13	Souris	do havre	P
29 do ..	American	do	118	17	De la pêche	do abri	
29 do ..	Ellen Lincoln	do	92	17	do	do havre	
29 do ..	Herald of the Morning	do	68	16	do	do do	
29 do ..	Edith Whalen	do	78	16	do	do do	
29 do ..	Eliza A. Parkhurst	do	115	18	do	do abri	P
29 do ..	Joseph Rowe	do	127	17	do	do do	
29 do ..	Caine W. Bobson	do	85	16	Groënland	do havre	
29 do ..	John M. Plummer	Portland	95	17	De la pêche	do do	
29 do ..	Harvard	Gloucester	116	17	do	do do	
29 do ..	George W. Pierce	Portland	59	16	do	do do	
29 do ..	Golden Hope	Gloucester	101	17	do	do do	
2 oct. ..	Lizzy M. Standwood	do	100	18	Liverpool	do réparations	P
3 do ..	Alice Gordon	do	81	17	De la pêche	do havre	
3 do ..	Eliza A. Parkhurst	do	115	18	do	do do	P
3 do ..	Lucy M. Dyer	Portland	78	17	do	do réparations	
3 do ..	Herald of the Morning	Gloucester	68	16	do	do havre	
3 do ..	Edith Whalen	do	78	15	do	do do	
3 do ..	Golden Hope	do	110	17	do	do do	
3 do ..	Centennial	do	118	18	do	do do	
3 do ..	John L. Plummer	Portland	95	17	do	do abri	
4 do ..	Golden Hope	Gloucester	110	17	do	do havre	
4 do ..	Harry G. French	do	95	17	do	do abri	
4 do ..	Harvard	do	106	17	do	do do	
4 do ..	James G. Blaine	do	98	17	do	do do	

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Pourquoi entrés dans le port.	Permis.
4 oct.	Edith Whalen	Gloucester	78	15	De la pêche	Pour abri	
4 do	George W. Pierce	Portland	59	16	do	do eau	P
4 do	Ellen Lincoln	do	92	17	do	do havre	P
4 do	Joseph Rowe	Gloucester	127	17	do	do do	
4 do	Gatherer	do	90	16	do	do eau	
5 do	George W. Pierce	Portland	59	16	do	do réparations	
5 do	Norembgo	Gloucester	120	17	Gloucester	do havre	
6 do	Edith Whalen	do	78	15	De la pêche	do do	
6 do	Joseph Rowe	do	127	17	do	do do	
6 do	Lucy M. Dyer	Portland	78	17	do	do do	P
6 do	Harvard	Gloucester	116	17	do	do do	
6 do	James G. Blaine	do	98	17	do	do abri	
6 do	Golden Hope	do	110	17	do	do havre	
6 do	Herald of the Morning	Gloucester	68	16	do	do abri	
6 do	Harry G. French	do	95	17	do	do do	
6 do	Ellen Lincoln	Portland	92	17	do	do réparations	
6 do	Orphis	Gloucester	105	18	do	do eau	
6 do	J. W. Campbell	do	79	14	do	do do	
6 do	Eliza A. Parkhurst	do	115	18	do	do havre	P
8 do	Penobscot	do	85	14	do	do do	
9 do	Gardiner W. Tarr	do	62	13	do	do do	
9 do	Eliza A. Parkhurst	do	115	18	do	do provisions	P
10 do	Mabel R. Bennett	do	115	18	do	do havre	
10 do	Herald of the Morning	do	68	16	do	do do	
10 do	Ellen Lincoln	Portland	92	17	do	do do	
10 do	George W. Pierce	do	59	16	do	do do	P
10 do	Centennial	Gloucester	110	18	do	do do	
10 do	Harry G. French	do	95	17	do	do do	
10 do	Ethel B. Jacobs	do	125	17	Gloucester	do do	
10 do	James G. Blaine	do	98	17	De la pêche	do do	
10 do	Hattie D. Linnell	do	90	19	do	do do	
10 do	Alice C. Jordon	do	87	17	do	do do	
10 do	Lucy M. Dyer	do	78	17	do	do do	
10 do	Edith Whalen	do	78	15	do	do do	
10 do	Golden Hope	do	110	17	do	do do	
10 do	John M. Plumner	Portland	95	17	do	do do	
10 do	Norumbega	Gloucester	120	17	do	do do	
11 do	Harvard	do	116	17	do	do do	
11 do	Norumbega	do	120	17	do	do do	
11 do	Alice Raymond	Rockland	65	12	do	do do	
15 do	Harvard	Gloucester	116	17	do	do eau	
15 do	Yosemite	do	115	16	do	do do	
15 do	Golden Hope	do	101	17	do	do havre	
15 do	Fannie Spaulding	do	81	16	do	do do	
15 do	George W. Pierce	do	59	16	do	do do	
15 do	John M. Plumner	do	95	17	do	do do	
15 do	Eliza A. Parkhursst	do	115	18	do	do do	P
15 do	J. W. Campbell	do	79	16	do	do do	
15 do	James G. Blaine	do	98	17	do	do do	
15 do	Hattie D. Linnell	do	90	17	do	do do	
15 do	Harry G. French	do	95	17	do	do do	
15 do	Rapid Transit	do	80	17	Gloucester	do do	
15 do	Ethel B. Jacobs	do	125	17	De la pêche	do do	
15 do	Alice C. Jordon	do	81	17	do	do do	
15 do	Dora A. Lawson	do	119	14	Terreneuve	do do	
15 do	Davy Crocket	do	80	16	Canso	do do	
15 do	Kearsage	do	101	17	Gloucester	do do	
15 do	Norumbega	do	121	17	De la pêche	do eau	
15 do	Ellen Lincoln	do	92	17	do	do bois	
15 do	Oliver W. Holms	do	101	18	do	do havre	
15 do	Alva	do	97	17	Gloucester	do do	
15 do	Carrier Dove	do	82	16	Terreneuve	do do	
15 do	Mabel R. Bennett	do	115	18	De la pêche	do do	
15 do	Edith Whalen	do	78	15	do	do abri	
15 do	Joseph Rowe	do	127	17	do	do eau	

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Hommes.	D'où ils venaient.	Pourquoi entré dans le port.	Permis.
1894.							
15 oct.	Herald of the Morning	Gloucester	68	16	De la pêche	Pour havre	
15 do	Lucy M. Dyer	Portland	78	17	do	do do	
16 do	Hazel Oneto	Gloucester	104	18	do	do abri	
16 do	Nelly G. Thurston	do	81	16	Louisbourg	do havre	
16 do	Flora Dilloway	do	77	14	Canso	do eau	
17 do	Hattie D. Linnell	do	90	17	De la pêche	do do	
17 do	Rapid Transit	do	80	17	do	do havre	
17 do	Yosemite	do	115	16	do	do do	
17 do	Ethel B. Jacobs	do	125	17	do	do do	
17 do	Ellen Lincoln	Portland	92	17	do	do do	
17 do	Norman Fisher	Gloucester	76	18	Gloucester	do do	
17 do	Norumbega	do	120	17	De la pêche	do do	
17 do	Centennial	do	110	18	do	do do	
17 do	George W. Pierce	Portland	59	16	do	do do	
17 do	Cordova	Gloucester	99	18	Baddeck	do do	
18 do	J. H. Corey	do	95	16	Ingonish	do do	
18 do	Yosemite	do	115	16	De la pêche	do réparations	
18 do	M. H. Perkins	do	72	12	do	do havre	
18 do	John L. Nicholson	do	118	18	Canso	do do	
18 do	Fany S. Spaulping	do	81	16	De la pêche	do do	
18 do	J. W. Campbell	do	79	14	do	do eau	
18 do	Harry G. French	do	95	17	do	do havre	
18 do	John M. Plummer	Portland	95	17	do	do no	
18 do	Norman Fisher	Gloucester	76	18	do	do do	
19 do	Penobscot	do	85	14	do	do do	
19 do	Eliza A. Parkhurst	do	115	18	do	do do	P
19 do	Golden Hope	do	110	17	do	do do	
19 do	Hattie D. Linnell	do	90	17	do	do do	
19 do	Lucy M. Dyer	Portland	78	17	do	do do	
19 do	Edith Whalen	Gloucester	78	15	do	do do	
19 do	Alva	do	97	17	do	do do	
19 do	James G. Blaine	do	98	17	do	do do	
19 do	Ethel B. Jacobs	do	125	17	do	do do	
19 do	Rapid Transit	do	80	17	do	do do	
19 do	George W. Pierce	Portland	59	16	do	do do	
19 do	Norembego	Gloucester	121	17	do	do do	
19 do	Yosemite	do	115	16	do	do do	
19 do	Harvard	do	116	17	do	do do	
19 do	Davy Crocket	do	80	16	do	do do	
19 do	Kearsage	do	101	17	do	do do	
19 do	Harry G. French	do	95	17	do	do do	
20 do	Ellen Lincoln	do	92	17	do	do réparations	
22 do	Rapid Transit	do	80	17	do	do havre	
22 do	Joseph Rowe	do	127	17	do	do do	
22 do	Alice C. Jordan	do	81	17	do	do do	
22 do	Davy Crockett	do	80	16	do	do do	
22 do	Norembego	do	120	17	do	do do	
22 do	Norembego	do	120	17	do	do do	
22 do	Alice Raymond	Rockland	65	12	do	do réparations	
22 do	James G. Blaine	Gloucester	98	17	do	do havre	
22 do	Golden Hope	do	110	17	do	do do	
22 do	Fany Spaulding	do	81	16	do	do eau	
22 do	Ethel B. Jacobs	do	125	17	do	do havre	
22 do	George W. Pierce	Portland	59	16	do	do do	
22 do	Alma	Gloucester	97	17	do	do do	
22 do	Penobscot	do	85	14	do	do do	
22 do	Eliza A. Parkhurst	do	115	18	do	do do	P
22 do	Mondego	do	100	17	Gloucester	do do	
22 do	Lucy W. Dyer	do	78	17	De la pêche	do do	
22 do	Harvard	do	116	17	do	do do	
22 do	Quick Step	do	99	17	do	do do	
22 do	Hattie D. Linnel	do	90	17	do	do do	
22 do	Centenial	do	110	18	do	do do	

Liste des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—*Suite*,

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Homme.	D'où ils venaient.	Pourquoi entré dans le port.	Permis.
1894.							
22 oct.	Ellen Lincoln	Portland	92	17	De la pêche	Pour havre	
23 do	Sarah E. Lee	Gloucester	98	18	do	do do	
23 do	Carrier Dove	do	82	16	do	do do	
26 do	Wynonah	do	103	18	do	do eau	
26 do	Herald of the Morning	do	68	16	do	do havre	
26 do	Golden Hope	do	110	17	do	do do	
27 do	Harvard	do	116	17	do	do do	
27 do	Norembego	do	121	17	do	do do	
27 do	Cordovia	do	99	18	do	do do	
27 do	Sarah E. Lee	do	98	18	do	do do	
27 do	Hazel Oneto	do	104	18	do	do do	
27 do	Alma	do	97	17	do	do do	
27 do	Alice C. Jordan	do	81	17	do	do do	
27 do	Lottie M. Graham	do	133	18	Louisburg	do do	
27 do	John M. Plummer	Portland	95	17	De la pêche	do bois et eau	
27 do	Norman Fisher	Gloucester	96	18	do	do havre	
27 do	Hattie D. Linnell	do	90	17	do	do do	
27 do	John L. Nicholson	do	118	18	do	do réparations	
27 do	Davy Crocket	do	80	16	do	do havre	
27 do	Rapid Transit	do	80	17	do	do do	
27 do	Edith Whalen	do	78	15	do	do do	
27 do	Blue Jacket	do	110	18	do	do do	
27 do	Ralph E. Eaton	do	65	12	Louisburg	do do	
27 do	Flora Dilloway	do	77	14	De la pêche	do do	
27 do	Kearsage	do	101	17	do	do do	
27 do	Ethel B. Jacobs	do	125	17	do	do réparations	
27 do	George W. Pierce	Portland	59	16	do	do provisions	P
27 do	Harry G. French	Gloucester	95	17	do	do havre	
27 do	Yosemite	do	115	16	do	do do	
27 do	Mondego	do	100	17	do	do do	
27 do	Orphis	do	105	18	do	do do	
29 do	Norman Fisher	do	76	18	do	do do	
29 do	Alma	do	97	17	do	do do	
29 do	Joseph Rowe	do	127	17	do	do do	
29 do	Edith Whalen	do	78	15	do	do do	
29 do	George W. Pierce	Portland	59	16	do	do bois	P
29 do	Kearsage	Gloucester	106	17	do	do havre	
29 do	Norumbega	do	120	17	do	do do	
29 do	Harry G. French	do	95	17	do	do do	
29 do	Golden Hope	do	110	17	do	do abri	
29 do	Fanny Spaulding	do	81	16	do	do do	
29 do	Davy Crocket	do	80	16	do	do do	
29 do	Blue Jacket	do	110	18	do	do eau	
29 do	Quick Step	da	99	17	do	do havre	
29 do	Lucy M. Dyer	do	78	17	do	do do	
29 do	J. H. Corey	do	95	16	do	do do	
29 do	Penobscot	do	85	14	do	do do	
29 do	Herald of the Morning	do	68	16	do	do abri	
29 do	Ethel B. Jacobs	do	125	17	do	do do	
30 do	Centennial	do	110	18	do	do havre	
30 do	Mabel R. Bennett	do	115	18	Baie des Vaches	do permis	P
30 do	Mondego	do	100	17	De la pêche	do abri	
1er nov.	Harvard	do	116	17	do	do havre	
1er do	Blue Jacket	do	110	18	do	do réparations	
1er do	John L. Nicholson	do	118	18	do	do havre	
1er do	Cordova	do	99	18	do	do rép. à poulie.	
1er do	Nelly M. Davis	do	89	16	Louisburg	do abri	
1er do	Kearsage	do	101	17	De la pêche	do havre	
1er do	Quick Step	do	99	17	do	do do	
1er do	Yosemite	do	115	16	do	do do	
1er do	Alice C. Jordon	do	81	17	do	do do	
1er do	Edith Whalen	do	78	15	do	do do	
3 do	Norumbega	do	120	17	do	do do	

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Equipage.	D'où ils venaient.	Pourquoi entré dans le port.	Primes.
1894.							
3 nov.	Quick Step	Gloucester	99	17	De la pêche	Pour abri	
5 do	Penobscot	do	85	14	do	Pour havre	
5 do	Harry G. French	do	95	17	do	do do	
5 do	Ellen Lincolm	Portland	92	17	do	do do	
5 do	Hattie D. Linnell	Gloucester	90	17	do	do do	
5 do	Quick Step	do	99	17	do	do do	
5 do	Yosemite	do	115	16	do	do do	
5 do	Rapid Transit	do	80	17	do	do do	
5 do	Lansad	do	119	18	do	Pour réparations	
5 do	Norman Fisher	do	76	18	do	Pour havre	
5 do	Alma	do	97	17	do	Pour eau	
5 do	Norumbega	do	120	17	do	Pour havre	
5 do	Harvard	do	116	17	do	do do	
5 do	Alice C. Jordon	do	81	17	do	do do	
5 do	Joseph Rowe	do	127	17	do	do do	
5 do	John M. Plumner	Portland	95	17	do	do do	
5 do	Golden Hope	Gloucester	110	17	do	do do	
5 do	Mabel R. Bennett	do	115	18	do	do do	
5 do	Cordova	do	99	18	do	Pour abri	
5 do	Davy Crocket	do	80	16	do	do do	
5 do	Mondego	do	100	17	do	do do	
5 do	John C. Nicholson	do	118	18	do	do do	
6 do	Fanny Spaulding	do	81	16	do	Pour havre	
6 do	Edith Whalen	do	78	15	do	Pour abri	
6 do	Yosemite	do	115	16	do	Pour havre	
6 do	Mabell R. Bennett	do	115	18	do	do do	P
6 do	Hattie M. Graham	do	133	18	do	do do	
6 do	Senator Salsbury	do	102	18	do	Pour réparations	
6 do	Hattie D. Linnell	do	90	17	do	Pour havre	
6 do	Ellen Lincoln	Portland	92	17	do	do do	
6 do	Norman Fisher	Gloucester	76	18	do	do do	
6 do	Norembego	do	120	17	do	do do	
6 do	Quickstep	do	99	17	do	do do	
7 do	Samuel V. Colly	do	95	14	Terreneuve	do do	
7 do	Mondego	do	100	17	De la pêche	do do	
7 do	Rapid Transit	do	80	17	do	do do	
7 do	Harvard	do	116	17	do	do do	
7 do	Joseph Rowe	do	127	17	do	do do	
7 do	J. M. Corey	do	95	16	do	Pour abri	
9 do	Epis Tarr	do	66	12	do	do do	
9 do	Harry G. French	do	95	17	do	Pour havre	
10 do	Edith Whalen	do	78	15	do	do do	
10 do	Alma	do	97	15	do	do do	
10 do	Hattie M. Graham	do	133	18	do	do do	
10 do	J. M. Corey	do	95	16	do	do do	
10 do	Centennial	do	110	18	do	Pour abri	
10 do	Norman Fisher	do	76	18	do	do do	
10 do	Quickstep	do	99	17	do	Pour havre	
10 do	Norembego	do	120	17	do	do do	
10 do	Joseph Rowe	do	127	17	do	do do	
10 do	Rapid Transit	do	80	17	do	do do	
10 do	Fanny S. Spaulding	do	81	16	do	do do	
10 do	Yosemite	do	115	16	do	do do	
10 do	Mondego	do	100	17	do	Pour abri	
10 do	Davy Crocket	do	80	16	do	do do	
10 do	John M. Plummer	do	95	17	do	do do	
10 do	Hattie D. Linnell	do	90	17	do	Pour havre	
10 do	Harvard	do	116	17	do	do do	
10 do	Mabell R. Bennett	do	115	18	do	do do	P
12 do	W. H. Perkins	do	72	12	Louisbourg	Pour abri	
13 do	J. M. Corey	do	95	16	De la pêche	do do	
13 do	Flora Dillanay	do	77	14	do	Pour réparations	
15 do	Sarah E. Lee	do	98	18	do	Pour eau	

LISTE des navires des Etats-Unis qui se sont inscrits à la douane, port de Sydney-Nord—*Fin.*

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription.	Tonnage.	Equipage.	D'où ils venaient.	Pourquoi entré dans le port.	Primes.
1894.							
15 nov...	Mary S. Howet	Gloucester	68	12	Halifax	Pour havre,	
19 do ..	Flora Dillanay	do	77	14	De la pêche	do do	
22 do ..	Sarah E. Lee	do	98	18	do	Pour réparations	
24 do ..	M. H. Perkins	do	72	12	do	do do	
3 déc....	Mary S, Howet	do	68	12	do	Pour havre	

LISTE des navires de pêche des Etats-Unis qui sont entrés dans le port d'Arichat pendant la campagne de 1894.

Date de l'arrivée.	Nom.	Port d'inscription	Tonnage.	Equipage.	D'où ils venaient.	Pourquoi entré dans le port.	Avec ou sans permis.
1894.							
3 mai....	Montezuma	Beverley	61	4	Boston	Pour abri.	Sans permis.
14 do ..	Mildred V. Lee	Gloucester	102	18	Gloucester	Pour provisions.	Avec permis
29 do ..	Gertie Evelyn	do	81	14	do	do	do
2 juin...	Georgie Campbell	do	106	18	do	Pour réparations	Sans permis.
4 do ..	Commonwealth	do	81	14	Pêcheries E.P.	Pour boitte	Avec permis
11 do ..	Robin Hood	do	88	16	Gloucester	do	do
15 do ..	Puritan	do	84	16	do	Pour abri	do
18 do ..	Argo	do	108	18	do	Pour provisions.	do
18 do ..	Masconomo	do	92	18	Pêcheries E.P.	do	do
21 do ..	Hustler	do	93	18	Gloucester	Pour boitte.	do
22 do ..	Mildred V. Lee	do	102	18	do	do	do
2 juillet..	Commonwealth	do	81	16	do	Pour provisions.	do
3 do .	Lizzie J. Greenleaf	do	88	16	do	do	do
4 do ..	Chas. H. Taylor	do	92	18	do	Pour boitte	do
5 do ..	Gertie Evelyn	do	81	14	do	Pour boitte et gl	do
8 août ..	Masconomo	do	92	18	do	do	do
21 do ..	Charlotte	Boston	68	16	Pêcheries E.P.	Pour abri	Sans permis.
3 sept. ..	Penobscot	Gloucester	85	16	do	do	do
12 do ..	Puritan	do	85	17	Gloucester	Pour boitte et gl.	Avec permis
12 do ..	Masconomo	do	92	18	do	do	do
17 do ..	Sigfred	do	73	13	Pêcheries E.P.	Pour eau	Sans permis.
18 do ..	Gertie Evelyn	do	81	14	Gloucester	Pour boitte et gl.	Avec permis
19 do ..	Concord	do	93	13	Pêcheries E.P.	Pour abri	Sans permis.
26 do ..	Commonwealth	do	81	16	Gloucester	Pour boitte et gl.	Avec permis
29 do ..	Nercid	do	92	16	Pêcheries E.P.	Pour abri	Sans permis.
13 oct....	Masconomo	do	92	18	Gloucester	Pour glace	Avec permis
16 do ..	Puritan	do	85	16	do	do	do
30 do ..	Gertie Evelyn	do	81	13	do	do	do
6 nov. ..	Winona	do	103	17	Pêcheries E.P.	Pour abri	Sans permis.
19 do ..	Masconomo	do	92	18	Gloucester	do	Avec permis

LISTE des navires des Etats-Unis qui sont entrés dans le port de Souris pendant la campagne de 1894.

Noms.	Port d'inscription.	Tonnage.	Equipage.	Date de l'arrivée.	Observations.
Flora Delloway	Gloucester	77	14	16 mai	Entré au port pour abri.
Hattie D. Lennell	do	90	18	19 june	do
Henry L. Belden	do	117	17	25 do	do
James G. Blaine	do	98	16	25 do	do
Edith S. Whelan	do	78	16	26 do	do
Garden W. Tarr	do	62	12	16 juill	do
Thomas F. Bayard	do	95	17	16 do	do eau.
Eliza H. Parkhurst	do	115	17	21 do	do abri.
Ethel B. Jacobs	do	125	18	31 do	do
Herald of the Morning	do	68	17	4 août	Avait permis de pêche.
Charles Levi Woodbury	do	100	18	9 do	Entré au port pour abri.
Quickstep	do	99	16	9 do	do
Hattie M. Graham	do	135	18	10 do	do
Lucy N. Dyer	Portland	78	16	16 do	do
George W. Pierce	do	59	16	4 sept.	Entré pour un permis de pêche

Il est aussi entré dans le port un certain nombre de navires de pêche américains qui avaient préalablement fait leur déclaration dans d'autres ports du Canada; ils n'y sont restés que pour se mettre à l'abri et on n'a pas exigé d'eux un rapport officiel.

LISTE des navires des Etats-Unis qui ont relâché à Sand-Point, comté de Shelburne, N.-E., pendant la campagne de 1894.

Date.	Noms.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription.	Observations.
1894.					
15 janv.	Mary Fernald	76	15	Gloucester	Parti depuis 3 jours.
15 do	A. R. Crittenden	81	13	do	do 2 do
17 do	Rapid Transit	80	7	do	do 5 semaines.
17 do	Elsie M. Smith	106	19	do	do 9 jours.
17 do	Arthur Binney	112	22	Boston	do 4 do
17 do	Ramona	83	17	Gloucester	do 11 do
19 do	Blue Jacket	110	8	do	do 2 mois.
19 do	Vesta	73	13	do	do 2 semaines.
19 do	Arthur Binney	112	22	do	do 6 jours.
19 do	Mary Fernald	76	15	do	do 6 do
19 do	Elsie M. Smith	106	19	do	do 11 do
25 do	Penobscot	85	15	do	do 1 semaine.
27 do	J. W. Campbell	79	13	do	do 1 do
27 do	Penobscot	85	15	do	"Abri" pas de changem. dans la carg.
27 do	Lucelle	99	17	do	Parti depuis 1 semaine.
27 do	Lizzie M. Stanwood	110	17	do	do 2 jours.
27 do	Masconomo	91	17	do	do 2 do
27 do	Arthur Binney	112	22	Boston	do 2 do de Portland.
27 do	Ethel G. Wells	92	17	Gloucester	do 2 do
30 do	Geo. F. Edmonds	141	9	do	do 5 semaines.
30 do	Arthur Binney	112	22	Boston	do jours.
30 do	Penobscot	85	15	Gloucester	do do
31 do	Hattie D. Linell	95	7	do	do semaines.
31 do	Edith M. Prior	105	18	do	do jours.
1 fév.	Quickstep	95	17	do	do 4 do
1 do	Belle Franklin	75	13	do	do 4 do

Liste des navires des Etats-Unis qui ont relâché à Sand-Point, comté de Shelburne, N.-E., pendant la campagne de 1894.

Date.	Noms.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription.	Observations.
1894.					
2 fév.	Abbie M. Deering	96	17	Gloucester	Parti depuis 2 jours.
2 do	Arthur Binney	112	22	Boston	do 7 do
2 do	Belle Franklin	75	13	Gloucester	do 5 do
3 do	Arthur Binney	112	22	Boston, Mass.	do 9 do
5 do	Abbie M. Deering	96	15	Gloucester	do 5 do
5 do	Henry L. Phillips	76	14	Rockland	do 1 semaine.
9 do	Abbie M. Deering	96	15	Gloucester	do 9 jours.
12 do	Edith M. Prior	115	19	do	do 2 do
12 do	Penobscot	85	17	do	do 2 semaines.
12 do	Ramona	83	17	do	do 2 jours.
16 do	Penobscot	85	17	do	do 18 do
16 do	John M. Plummer	95	17	Portland	do 2 semaines *via* Liverp'l.
16 do	Ramona	83	17	Gloucester	do 6 jours.
17 do	Meteor	119	7	do	do 6 semaines.
19 do	Nourmahal	109	17	do	do 2 jours.
19 do	Arthur Binney	112	22	Boston	do 2 do
19 do	Ramona	83	17	Gloucester	do 8 do
21 do	Argo	108	17	do	do 2 do
23 do	Penobscot	85	15	do	do 30 do
23 do	Bertha May	75	15	do	do 2 do
24 do	E. F. Willard	54	13	Portland	do 3 do
24 do	Emma M. Dyer	77	15	Gloucester	do 3 semaines.
26 do	Penobscot	85	15	do	do 27 jours.
26 do	Arthur Binney	112	22	Boston	do 9 do
26 do	Bertha May	75	15	Gloucester	do 5 do
2 mars.	E. F. Willard	54	13	Portland	do 9 do
7 do	Arthur Binney	112	21	Boston, Mass.	do 2 do
10 do	Lizzie I. Greenleaf	88	15	Gloucester	do 3 do
17 do	Laura Belle	77	17	Portland	do 2 do de Gloucester.
19 do	Arthur Binney	112	22	Boston	do 12 do
19 do	Edward A. Rich	79	17	Gloucester	do 3 do
22 do	Edward A. Rich	79	17	do	do 5 do
23 do	Henry M. Stanley	112	17	do	do 3 do
26 do	Hiram Lowell	120	21	do	do 5 do
26 do	John M. Plummer	95	13	Portland	do 3 do
26 do	Nereid	92	17	Gloucester	do 2 do
26 do	Loring B. Haskell	91	17	do	do 2 do
28 do	Joseph M. Calderwood	86	15	do	do 4 do *via* Yarmouth.
28 do	H. M. Stanley	108	17	do	do 3 do
30 do	Annie C. Hall	84	15	Boston	do 3 do
31 do	Harry L. Belden	117	21	Gloucester	do 3 do
31 do	Reporter	79	15	do	do 2 do
2 avril.	Annie C. Hall	84	15	Boston	do 6 do
3 do	Arthur Binney	112	16	Boston	do 3 do
3 do	Elsie M. Smith	106	15	Gloucester	do 2 do
7 do	Carrier Dove	82	15	do	do 5 do *via* Yarm'th, N-E
1er mai.	Annie C. Hall	84	13	Boston, Mass.	do 3 do
1er do	J. W. Collins	74	13	Gloucester	do 5 do
2 do	Carleton Belle	132	23	Booth-Bay, Maine	do 3 do
16 do	Lizzie M. Center	77	15	Gloucester	do 1 semaine ; abri.
17 do	John E. McKenzie	124	17	do	do 3 jours ; abri.
17 do	Henry L. Phillips	76	15	do	do 1 sem. *via* Pubinco ; abri
17 do	Eleasar B. Parkerest	115	17	do	do 1 do abri, réparations
18 do	Lilla B. Fernald	75	15	do	do 1 do do
18 do	Chas. R. Washington	71	15	Boston	do 1 do do
18 do	Stowell Sherman	87	17	Provincetown	do 4 jours ; abri et eau.
18 do	Harry L. Belden	114	17	Gloucester	do 3 do do
19 do	Harry G. French	95	17	do	do 3 semaines ; abri et eau.

Liste des navires des Etats-Unis qui ont relâché à Sand-Point, comté de Shelburne, N.-E., pendant la campagne de 1894—*Suite.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription.	Observations.
1894.					
19 mai	Lizzie M. Center	77	15	Gloucester	Parti depuis dix jours; abri et eau.
19 do	John E. McKenzie	124	17	do	Parti depuis six jours; abri.
19 do	Norumbega	120	17	do	do une semaine; abri et réparations.
19 do	Fannie W. Freeman	90	17	do	Parti depuis trois jours; abri.
19 do	Ethel B. Jacobs	125	17	do	do une semaine; abri.
19 do	Edith Walen	78	15	do	do deux jours.
19 do	American	118	17	do	do trois jours.
19 do	Marble Smith	52	15	do	do do
19 do	Helen Story	55	13	Boston	do cinq jours; abri; et 18 milles au sud-est pour le phare Shelburne.
19 do	Ramona	83	17	Gloucester	Parti depuis trois jours; abri.
21 do	Fannie E. Phillips	52	15	Marble-Head	do une semaine.
23 do	Helen Story	55	13	Boston	do neuf jours.
23 do	Elsie M. Smith	106	17	Gloucester	do trois jours.
23 do	Ethel & Addie	86	17	Portland	do do
23 do	Vanguard	43	15	Maldeboro'	do quatre jours.
23 do	M. S. Ayer	76	17	Gloucester	do trois jours.
23 do	Geo. F. Edmunds	141	17	do	do deux jours.
23 do	Addie Winthrop	73	17	do	do trois jours.
23 do	Caroline Vaught	79	17	do	do deux jours.
24 do	Abbie M. Deering	96	15	do	do do
24 do	Cognosure	69	15	Boothbay-Harbour	do trois jours.
25 do	Helen S. Whitten	127	17	Gloucester	do do
25 do	Helen Story	55	13	Boston	do onze jours.
25 do	Andrew Burnham	86	17	do	do deux jours.
26 do	Ellen Lincoln	92	17	Portland	do do
26 do	Fannie Spurling	81	17	Gloucester	do do
26 do	Andrew Burnham; Caroline Vaught; Geo. E. Edmunds; Ethel & Eddie	......	......	....	Sont sortis et retournés au port le même soir "brume épaisse et vent d'est."
30 do	Irwin Leslie	94	15	Srecqwist, Maine	Parti depuis deux jours.
9 juin	Helen S. Whitten	127	17	Gloucester	do dix-huit jours.
12 do	Jas. S. Steel	75	15	do	do trois jours *via* Yarmouth, N.-E.
18 do	Ralph E. Eaton	65	15	do	Parti depuis trois semaines.
19 do	Helen Story	55	13	Boston, Mass	do une semaine.
19 do	James A. Garfield	69	15	Gloucester	do trois jours.
21 do	Sylvia M. Nunan	53	13	Kennebunk, Maine	do trois semaines.
23 do	Mabel B. Wetherell	102	17	Portland, Maine	do un mois.
2 juill.	Ramona	83	17	Gloucester	do deux semaines.
9 do	Helen Story	58	13	Boston	do trois semaines.
13 do	Quickstep	99	17	Gloucester	do trois jours.
13 do	Helen Story	58	13	Boston	do vingt-cinq jours.
17 do	Helen Story	58	13	do	do dix-sept jours.
17 do	Helen G. Wells	90	17	Gloucester	do trois jours.
26 do	Mildred V. Lee	102	17	do	do deux jours.
28 do	Shenandoah	105	15	do	do do
3 août	Puritan	84	15	do	do do
6 do	Helen Story	58	13	Boston	do do
13 do	Lizzie I. Greenleaf	88	15	Gloucester	do trois jours.
20 do	Argo	108	17	do	do do
22 do	Robin Hood	88	15	do	do deux jours.
23 do	Arthur Binney	112	22	Boston	do do
25 do	Elsie F. Rowe	55	13	Gloucester	do cinq jours.
27 do	Mildred V. Lee	102	15	do	do trois jours.
28 do	Mariner	107	17	do	do une semaine.
1er sept.	Helen Story	55	13	Boston	do deux jours.
2 do	Bertha Vickerson	136	20	Boothbay, Maine	do quatre mois.
4 do	Amy Hamson	103	17	Boston	do trois ours.

LISTE des navires des Etats-Unis qui ont relâché à Sand-Point, comté de Shelburne, N.-E., pendant la campagne de 1894—*Suite.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription.	Observations.
1894.					
10 sept.	Clara P. Sewell	50	13	Gloucester	Parti depuis cinq jours.
10 do .	Mispah	60	13	do	do do
10 do .	Helen Story	55	13	Boston	do douze jours.
14 do .	Alva	97	17	Gloucester	do six semaines.
17 do .	Valkyria	132	19	do	do six mois.
17 do .	Grace C. Hadley	63	11	do	do deux jours.
17 do .	Carlenton Belle	132	20	Provincetown	do quatre mois.
21 do .	Nelson Y. McFarland	65	11	Gloucester	do trois semaines.
22 do .	Meldred V. Lee	102	17	do	do deux jours.
22 do .	Gladiator	107	17	do	do une semaine.
24 do .	Gladiator	107	17	do	do deux jours.
1er oct.	Talisman	118	21	do	do deux semaines.
1er do .	Essex	111	17	do	do deux jours.
1er do .	Vigilant	87	17	do	do do
1er do .	Eliza F. Rowe	55	13	do	do deux semaines.
4 do .	Penta	94	17	do	do une journée.
4 do .	Davy Crocket	80	16	do	do trois jours.
4 do .	Wm. E. McDonald	93	16	do	do do
4 do .	Mabel Kenneston	78	13	do	do quatre jours.
4 do .	John E. McKenzie	124	21	do	do une semaine.
6 do .	Mispah	60	11	do	do do
6 do .	Mary Story	60	11	do	do do
6 do .	Maud M. Story	71	11	do	do do
do .	Talisman	118	21	do	De la côte *via* Shelburne.
9 do .	Edward A. Rich	79	15	do	Parti depuis deux jours.
9 do .	Oliver Eldridge	68	12	do	do trois semaines.
9 do .	Mary Fernald	76	13	do	do une semaine.
12 do .	Judique	115	17	do	do quatre mois.
12 do .	E. R. Rich	79	15	do	do cinq jours.
12 do .	Mary Fernald	76	13	do	do dix jours.
12 do .	Elsie M. Smith	106	17	do	do deux jours.
12 do .	Judique	115	17	do	do quatre mois.
15 do .	Elsie M. Smith	106	17	do	do une semaine.
17 do .	Ethel	68	11	do	do trois jours.
17 do .	Canopus	68	12	do	do deux semaines.
17 do .	Lawrence Murdock	63	11	do	do une semaine.
19 do .	Annie E. Quiner	92	17	Bucksport, Maine	do quatre mois et demi.
20 do .	Hereward	85	11	Gloucester	do trois semaines.
23 do .	James & Ella	85	17	do	do deux mois.
25 do .	Talisman	118	21	do	do huit jours.
26 do .	Willie M. Stevens	76	12	do	do une semaine.
26 do .	Carrier Dove	82	15	do	do quatre mois.
31 do .	Hazel Onieta	104	17	do	do trois mois.
31 do .	Florence A. Stream	90	17	do	do deux jours.
1er nov.	Gladiator	107	17	do	do do
1er do .	Lizzie B. Adams	58	13	do	do quatre jours.
1er do .	Atalanta	98	17	do	do deux jours.
1er do .	Pola Wave	86	11	do	do quatre jours.
1er do .	Oresa	82	15	do	do trois jours.
2 do .	A. R. Crittenden	81	13	do	do deux semaines.
3 do .	Ethel B. Jacobs	125	17	do	do quatre semaines.
3 do .	Edward Trevoy	88	17	do	do deux jours.
3 do .	Abbie M. Deering	96	17	do	do trois jours.
3 do .	Shenandoah	105	18	do	do cinq jours.
3 do .	American	118	19	do	Abri.
3 do .	Nelson Y. McFarland	65	12	do	Parti depuis vingt-cinq jours.
3 do .	Edward Trevoy	88	17	do	
5 do .	Mabel Leighton	71	11	do	do trois semaines.
9 do .	Edward B. Holmes	67	12	do	do deux semaines.
14 do .	Edward A. Perkins	86	17	do	do trois jours.
16 do .	American	118	19	do	do deux jours.
16 do .	Willie M. Stevens	76	13	do	do quatre semaines.
19 do .	Senator Salsbury	102	18	do	do deux mois et demi.
19 do .	American	118	19	do	do cinq jours.
19 do .	Blue Jacket	110	..	do	

LISTE des navires des Etats-Unis qui ont relâché à Sand-Point, comté de Shelburne, N.-E., pendant la campagne de 1894—*Fin.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Hommes.	Port d'inscription.	Observations.
1894.					
19 nov..	Edith Prior.............	105	19	Gloucester........ ..	Parti depuis cinq jours.
20 do .	Hattie D. Lennell.......	90	17	do	do cinq semaines.
22 do .	Wm. E. McDonald	93	13	do	do une semaine.
24 do .	Ethel...................	68	13	do	do deux jours.
26 do .	Elector.................	108	8	do	do do
26 do .	Ethel B. Jacobs.........	125	8	do	do do
26 do .	Ethel...................	68	13	do	do quatre jours.
28 do .	Olis P. Lord............	71	13	do	do quatre semaines.
28 do .	Latona	103	19	do	do deux jours.
28 do .	Shenandoah.............	105	18	do	do trois jours.
28 do .	Lottie Gardener.........	111	19	do	do une semaine.
28 do .	Kearsey.................	......	......	do	A Terreneuve pour hareng gelé.
28 do .	Cecil H. Lowe..........	......	......	do	do do
29 do .	American...............	118	19	do	Parti depuis deux jours.
29 do .	Edith M. Prior.........	105	19	do	do deux jours.
29 do .	Edward Trevoy.........	88	17	do	do trois jours.
5 déc..	Mabel Leighton.........	71	11	do	do quatre semaines.
8 do .	Harvester	101	19	do	do une semaine.
8 do .	Abbie M. Deering	96	17	do	do huit jours.
10 do .	Frank A. Rackliff......	99	17	do	do trois jours.
14 do .	Glorianna..............	105	19	do	do deux jours.
14 do .	James G. Blaine........	98	17	do	do cinq jours.
15 do .	Columbia...............	117	7	do	do trois jours.
17 do .	Samuel R. Crane........	74	11	do	do quatre semaines.
17 do .	Belle Franklin..........	75	15	do	do trois jours.
17 do .	Polar Wave	86	12	do	do cinq jours.
18 do .	Louisa Polleys..........	69	12	do	do quatre semaines.
18 do .	Garling	115	21	do	do deux jours.
24 do .	Rigel...................	107	19	do	do deux semaines.
25 do .	Essex....	111	17	do	do deux jours.
26 do .	Harvester	101	19	do	do une semaine.
29 do .	Penobscot	85	17	do	do do
31 do .	D. A. Wilson...........	86	5	Salem, Mass........	do quatre semaines.
31 do .	Rigel...................	107	19	Gloucester..........	do trois semaines.
31 do .	Essex...................	111	17	do	do huit jours.
31 do .	Harry G. French........	95	17	do	do deux jours.
31 do .	Andrew Burnham.......	74	6	Boston	do trois semaines.
31 do .	Willie Swift............	96	8	Provincetown	do un mois.
31 do .	Latona..................	104	19	Gloucester..........	do trois jours.
31 do .	Judique	115	19	do	do deux jours.

La liste suivante de navires des Etats-Unis qui ont fait la pêche du maquereau dans la baie du Nord et sur la côte du Cap pendant les campagnes de 1892 et 1893, avec le nom de leur patron et celui du port de partance et le chiffre de leur capture, offre de l'intérêt.

LISTE des navires des Etats-Unis qui ont fait la pêche sur la côte du Cap, 1892.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Nom du patron.	Port de partance.	Barils.
	*Harry G. French	95		Gloucester	293
	*Hattie M. Graham	133½	Jos. E. Graham	do	1,044
	*Herbert M. Rogers	74	John Aiken	do	450
	Rush Light	63	J. Cluett	do	245
	Wm. M. Gaffney	71		do	575
	Hustler	93		do	640
	Iolanthe	70		do	2·11
	Geo. F. Edmunds	138	W. C. Poole	do	7·98
	Agnes E. Downes	85	Thomas Parris	do	4·33
	*Norumbega	102½	John McKinnon	do	8·43
	*Ethel B. Jacobs	115	Sol. Jacobs	do	1,510
	Alice C. Jordan	82	J. H. Warren	do	474
	*S. F. Maker	109	B. F. Payson	do	584
	Grayling	115	Charles Harty	do	1,102
	*Yosemite	140	J. W. McFarland	do	1,167
	Margie Smith	58	Nat. Smith	do	550
	*Harvard	106½	Joe Swim	do	420
	*Davy Crockett	81	—— Kendles	do	470
	Alice S. Hawkes	60	Steven M. Cole	do	535
	Fredonia	109		do	220
	M. S. Ayers	76	John O'Brien	do	598
	Lizzie M. Center	77	Joseph Smith	do	550
	*Lucille	99	Martin Welch	do	50
	Herald of the Morning	68	Levi N. McLean	do	188
	Henry Ellsworth	56		do	90
	*Two Forty	39	Jesse Lewis	do	390
	*Mary E. Webb	11	Wm. Whitman	do	27
	Sarah E. Babson	46	Sol. Rowe	do	340
	Ambrose H. Knight	87	John Gorman	do	410
	Caroline Vought	80	John Seavey	do	90
	Geo. W. Pierce	59	—— Orchard	Southport	410
	Ellen Lincoln	109	—— Cook	Portland	925
	Lilla B. Fernald	81	—— West	do	275
	Lizzie Maud	79	Ben. Spurling	do	530
	Henry Morganthaw	85	—— Smith	do	365
	F. H. Smith	70		do	470
	Henriette Francis	73	Wm. Edward	do	310
	Martha C	75		Gloucester	237
	*Augusta H. Johnson	62		do	145
13 juillet..	*Notice	63	E. Whorff	do	150
	*F. W. Homans	63	Wm. Gould	do	140
	*Sunshine	63	James Bowie	do	140
	*Eastern Queen,	57	Richard Jackman	do	100
	*Anna H. Frye	64	John Collins	do	118
	Gatherer	91		do	140
	*Mabel R. Bennett	115	Joseph Smith (1er voy.)	do	236
	*A. D. Story	99		do	40
	*Wm. H. Oakes	67		do	110
	*M. H. Perkins	72		do	80
	*Harry L. Belden	117	Maurice Whalen	do	275
	*Maggie E. McKenzie	162	Andrew McKenzie	do	240
	*Henry M. Stanley	112	I. Eaton	do	260
	*Thetis	91		do	80
	*Alton S. Marshall	134		do	44
	*Grace L. Fears	84½	—— Robbins	do	10

* Pêche du maquereau dans la baie du Nord.

Liste des navires des Etats-Unis qui ont fait la pêche du maquereau sur la côte du Cap, campagne de 1893.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Nom du patron.	Port de partance.	Barils.
Mars....	*Ethel B. Jacobs	115	Sol. Jacobs	Gloucester	443
	*Argo	108	F. D. McKown	do	150
	Henry W. Longfellow	77	Richard Warren		270
	Centennial	110			47
	Grayling	115	Charles Harty		251
	*Harvard	106	Joe Swim		470
	*Nellie M. Davis	89	William Corkum		300
	Joseph Rowe	127	Reuben Cameron	1er navire au marché	
	Hattie and Lottie	96	—— Dennis		156
	John M. Plummers	95	John Orchard	Portland	100
	Laura Bell	78		do	30
	*Nathan Cleaves	76		do	242
	*Senator Lodge (perdu, 1893).	95	John C. Mills	Gloucester	260
	Robert J. Edwards	80		do	120
	*Herbert M. Rogers	73	John Kendles	do	170
	Lizzie M. Center	77	Robert Smith	do	280
	J. J. Clark	66	Charles Keene	do	110
	*Lottie Gardner	111	Thomas Parris	do	140
	*Mabel R. Bennett	115	Joseph Smith	do (la g. ligne)	550
	*Alva	97	Chris. Carrigan	do	150
	*Hattie M. Graham	133	Joseph E. Graham	do	220
	*Norumbega	120	John McKinnon	do	170
	*George F. Edmunds	141	M. McKown	do	500
	*Eliza H. Parkhurst	115	John Marr	do	50
	*S. F. Maker	104	B. F. Payson	do	184
	Caroline Vought	80	John Seavey	do	50
	*Yosemite	115	John M. McFarland	do	430
	Minerva	61	Frank Foster	do	90
	Col. J. H. French	79		do	
	*Martha C	75	Frank Hall	do	370
	Eddie Davidson	78		do	
	Mabel W. Woolford	104			
	Volunteer	102	Seth Ellis	Gloucester	38
	*M. S. Ayers	76	John O'Brien	do	200
	Wm. H. Cross	56	Sol. Rowe	do	
	*Herald of the Morning	68	Levi D. McLean	do	
	Andrew Burnham	86	John Blake	do	
	*Emma	77	H. McKown	Portland	300
	Lizzie Maud	79	Ben. Spurling	do	465
	Henry Morganthan	83½	Andrew Smith	do	180
	*Ellen Lincoln	92	—— Cook		400
	Miantonomah	73	Edward Joyce		60
	Henrietta Frances	74	Wm. Edwards		
	Stowell Sherman	88	Samuel Hatch	Provincetown	220
	Mary A Clark	80	Thomas Cunningham	Gloucester	200
	*Margurite Haskins	120	Eben Lewis		640
	*Jennie Seaverns	107	Mat. Parks		
	Lewis H. Giles	129	J. H. Warren	Gloucester	580
	Abbie F. Morris	77	Harvey Anderson	do	110
	John S. Presson	88			155
	James A. Garfield	70	John Walsh	Gloucester	160
	Hereward	85	John Diggins	do	50
	Rush Light	64	Roy Kimbell	do	230
	Commonwealth	81	Ed. A. Horton	do	35
	Ambrose H. Knight	87	John Gardman	do	120
	Laura Nelson	85	J. A. Cromwell	do	200
	*Ramona	84	—— Croucher	do	176
	*Fredonia	109	John Gray	do	275
	American	118½			260
	*Lucillo	99	Martin Welch	Gloucester	220
	Margie Smith	58	Nat. Smith	do	90
	*Harry L. Beldan	117	Maurice Whalen	do	221
	Agnes E. Downes	81	—— Cole	do	240
	Addoe Winthrop	73	Willard Pool	do	280
	*Geneva Mertis	43		do	130

LISTE des navires des Etats-Unis qui ont fait la pêche du maquereau sur la côte du Cap, campagne de 1893—*Fin.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Nom du patron.	Port de partance.	Barils.
	*James G Blaine	98	John McDonald	Gloucester	220
	Rapid Transit	80		do	130
	W. H. Wellington (perdu)	81	Alex. Grant	do s'en retour.	175
	*Landseer	94	A. McGinn	Gloucester	22C
	Lilla B. Fernald	78	James Ellsworth	do	300
	*J. S. Glover	54	James Maxwell	do	140
	Maud B. Wetherell	102½		do	140
	*G. M. Pierce	59	W. Orchard	Portland	140
	*Hattie E. Worcester	112	John Aiken	Gloucester	

* Deux voyages de pêche dans la baie.

LISTE des seineurs des Etats-Unis qui ont fait la pêche dans la baie du Nord et à Sydney, 1894.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Port de partance.	Nom du patron.	Capture de maquereau.
1894.					Brls.
12 juillet	Gardner W. Tarr	63	Gloucester	Parsons	185
12 do	Thomas F. Baird	96	do	Nass	200
15 do	Norumbega	120½	do	McKinnon	275
17 do	Quick Step	99	do	Cahoon	194
20 do	Charles Levy Woodbury	100½	do	McLean	20
20 do	Hattie M. Graham	133½	do	Graham	200
20 do	S. F. Maker	104	do	Payson	205
20 do	Lucy W. Dyer	78	Portland	Jackman	200
18 do	Mabel R. Bennett	115	Gloucester	Smith	578
21 do	Herald of the Morning	68	do	McLean	240
21 do	James G. Blaine	98	do	McDonald	240
22 do	John E. McKenzie	124	do	McDonald	140
22 do	Ethel B. Jacobs	125	do	Jacobs	400
22 do	John M. Plummer	95	do	Orchard	100
22 do	Hattie Maud	87	Portland	Keene	Pas de rapp.
22 do	Hattie D. Linnel	90	Gloucester	Hall	220
22 do	Eliza H. Parkhurst	115	do	McPhee	300
22 do	Alva	97	do	Carrigan	225
22 do	Lewis H. Giles	128	do	Warren	Pas de rapp.
25 do	American	118½	do	Swim	225
28 do	Geo. W. Pierce	59	Portland	Orchard	75
29 do	Ellen Lincoln	92	do	Gallant	95
29 do	Yosemite	115	Gloucester	McFarland	180
29 do	Kearsage	101	do	Mills	223
29 do	Centennial (Boat)	5	do	Bearse	10
29 do	Charlotte (Seized)	......	Boston	Silva	6
26 do	Golden Hope	101	Gloucester	Cluett	Pas de rapp.
26 do	Lottie Gardner	111	do	Parris	180
2 août	William H. Foye	67	do	Whitley	Perdu d. la B
2 do	Sloop "Wanda"	......	do	Seeley	30
9 do	Norman Fisher	76	do	Anderson	225
5 sept.	James A. Garfield	70	do	Aiken	30
10 do	Harry G. French	95	do	Grant	30
10 do	Edith L. Walen	79	do	McLean	Pas de rapp.
10 do	Harvard	106	do	Swim	187
10 do	Joseph Rowe	127	do	Cameron	80
10 do	Mondego	100	do	Corkham	3
10 do	Alice C. Jordon	82	do	Cook	73
10 do	Centennial	118	do	......	18
10 do	Rapid Transit	80	do	......	60
10 do	Davy Crocket	80	do	......	Pas de rapp.
10 do	Steamer Hurricane	19	Baie Booth	Carroll	100
10 do	Oliver Cromwell	......	Provincetown	......	Seines, 325.

LISTE des seineurs des Etats-Unis qui ont fait la pêche au sud et sur la côte du Cap, campagne de 1894.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Port de partance.	Nom du patron.	Barils.
1894.					
17 mars ..	Ethel B. Jacobs	125	Gloucester	Sol. Jacobs	337
19 do ..	Helen F. Whitten	127	do	Charles Blatchford	300
19 do ..	Mondego (new)	100	do	William Corkham	370
19 do ..	Harvard	106	do	Joseph Swim	420
19 do ..	James A. Garfield	70	do	John Aiken	330
19 do ..	Kearsage (new)	101	do	John C. Mills	430
19 do ..	Fredonia	109	do	Thaddeus Morgan	280
19 do ..	Lewis H. Giles	128	do	Jed H Warren	430
19 do ..	Hattie M. Graham	133	do	Joseph E. Graham	430
19 do ..	Joseph Rowe	127	do	Reub. Cameron	*404
19 do ..	James G. Blaine	98	do	John McDonald	320
28 do ..	Rapid Transit	80	do	John Vautere	320
28 do ..	Marguerite Haskins	96	do	Eben. T. Lewis	400
28 do .	Norumbega	120½	do	John McKinnon	480
28 do ..	M. L. Ayers	76	do	Edward Kimball	400
28 do ..	Agnes E. Downs	81	do	Sol. Rowe	70
29 do ..	Grayling	87	do	Charles Harty	300
29 do ..	Henry W. Longfellow	77¾	do	Roy Kimball	300
29 do ..	Alva	97	do	Cris. Carrigan	350
29 do ..	Charles Levy Woodbury	100½	do	Edward McLean	340
29 do ..	Alice C. Jordon	82	do	Joshua Cook	280
29 do ..	Miranda (new)	....	do	Al. Miller	300
29 do ..	Yosemite	115	do	John W. McFarland	454
29 do ..	Addie Winthrop	77	do	H. Mitt McKown	280
29 do ..	Mabel B. Bennett	115	do	Joseph Smith	†555
29 do ..	Lottie Gardner	111	do	Thomas Parris	480
29 do ..	Lizzie M. Center	77	do	Robert Smith	350
29 do ..	Minerva	61	do	Frank Foster	211
29 do ..	Davy Crockett	80	do	....	210
29 do ..	George F. Edmunds	142	do	George F. Haymer	480
29 do ..	Andrew Burnham	86	Boston	John Blake	200
29 do ..	Ellen Lincoln	92	Portland	Gilbert Galant	170
29 do ..	Caroline Vought	80	do	John Seavey	350
29 do ..	Eddie Davidson	78	Boston	Thomas Cromwell	400
29 do ..	Centennial	110	Gloucester	Russell T. Terry	340
29 do ..	Hattie & Lottie	96	Dennis	....	220
8 avril ..	Lulu E. Wilber	100	do	....	200
8 do ..	Jeannie C. Phillips	53	Swampscott	....	220
16 do ..	Lizzie Maud	79	Portland	Ben. Spurling	400
16 do ..	Harry G. French	95	Gloucester	William Grant	430
16 do ..	Pendragon	68	do	....	280
16 do ..	Thomas F. Bayard	96	do	Oscar Nauss	50
16 do ..	Eliza H. Parkhurst	115	do	Aeneas McPhee	360
16 do ..	Henrietta Francis	74	Portland	Wm. Edwards	300
16 do ..	Quick Step	99	Gloucester	Wilson Cahoon	220
16 do ..	Stowell Sherman	88	Provincetown	Sam. Hatch	370
16 do ..	Alice	85	do	Josiah Chase	330
16 do ..	Lizzie Smith	73	do	Ben. Beason	198
16 do ..	Addie F. Cole	72	do	Oren Cobb	86
16 do ..	Frank Butler	71	do	Jacob Rich	150
16 do ..	Charles R. Washington	79	do	Caleb Rich	300
16 do ..	Lucille	99	Gloucester	Martin Welch	425
16 do ..	Edith S. Walen	79	do	Lewis McLean	320
16 do ..	Mertis H. Perry	59	do	—— Perry	185
16 do ..	Fannie W. Freeman	90	do	Willard C. Poole	365
16 do ..	Harry L. Belden	117	do	Maurice Whalen	450
16 do ..	Elsie M. Smith	107	do	John O'Brien	180
16 do ..	Herald of the Morning	68	do	Levi N. McLean	315
16 do ..	Margie Smith	58	do	Nat. Smith	270
16 do ..	American	119	do	Jos. Swim	395
16 do ..	J. J. Clark	66	do	Charles Keene	240
16 do ..	Flora Temple	50	do	Pas de rapport	....
16 do ..	Hattie D. Linnell	89	do	Frank Hall	502
16 do ..	S. F. Maker	104	do	B. Frank Payson	470
16 do ..	Lilla B. Fernald	78	Portland	James Ellsworth	250

* 8,000 frais. † Haute ligne (1894).

Liste des seineurs des Etats-Unis qui ont fait la pêche au sud et sur la côte du Cap, campagne de 1894—*Fin.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Port de partance.	Nom du patron.	Barils.
1894.					
16 avril ..	John E. McKenzie	124	Gloucester (nouv.) ..	Wm. B. McDonald	250
16 do ..	Canopus	68	do	Sylvanus McPhee	150
16 do ..	Norman Fisher	76	do (nouv.)..	Harvey Anderson	240
16 do ..	Vanguard	44	Bristol	Flar McKown	200
16 do ..	Steamer Hurricane	19	Portland	Frank Carroll	210
16 do ..	J. S. Glover	54	do	James Maxwell	250
16 do ..	Wide Awake	66	do		300
16 do ..	Henry Morganthan	86	do		250
16 do ..	Mertie & Delmer	76	Dennis		280
16 do ..	Nathan Cleaves	76	Portland		250
16 do ..	Maud S	76	do		200
16 do ..	Ethel & Addie	86	do		280
16 do ..	Fannie A. Spurling	82	do	Obadiah Crouse	220
16 do ..	Charlotte	68	Boston		175
16 do ..	Nannie E. Waterman	76	do		180
16 do ..	Geo. W. Pierce	59	Portland	M. Orchard	200
16 do ..	Cynosure	69	do		180
16 do ..	John M. Plummer	95	do	John Orchard	150
16 do ..	Roulette	79	Boston		175
16 do ..	F. H. Smith	71	North-Haven.		160
16 do ..	Maud B. Wetherell	103	Boston		265
16 do ..	Hattie Maud	87	Portland		250
	Total				25,137
	Le rapport de la N.-Angl. est				25,000

87 navires ont fait connaître leur capture.
8 " n'ont pas fait rapport.

Total..... 95 navires.

RAPPORT DU CAPIT. E. DUNN, SUR LES OPÉRATIONS DU CROISEUR *PETREL* SOUS SON COMMANDEMENT, PENDANT LA CAMPAGNE DE 1894.

Le 22 mars je reçus ordre de mettre le steamer en commission le 15 avril; mais par suite de réparations inattendues qu'il fallut faire à la chaudière, je ne pus partir d'Owen-Sound pour le lac Erié que le 23 du même mois, et nous arrivâmes le 28 à Amherstburg. Le 30, suivant mes instructions, je croisai parmi les îles canadiennes, Pointe Pelée, Rondeau et dans d'autres parties du lac Erié où l'on disait que des Américains faisaient la pêche.

Le 9 mai les steamers américains *Visitor* et *Leroy Brooks* furent saisis par moi pour contravention aux lois de pêche. Quoique ces captures ne fussent pas très importantes, elles eurent un effet très salutaire: de tout l'été pas un navire américain ne revint dans ces eaux. Après avoir été libéré de la garde de ces deux navires je fis croisière dans le bas du lac jusqu'à Port-Dover, et de là jusqu'à Port-Colborne, ayant l'inspecteur O'Leary et le garde-pêche Kerr à mon bord. Dans cette croisière nous fîmes la rencontre du steamer-patrouille *Dolphin*, dont le capitaine nous apprit la saisie du remorqueur américain *Grace* à un demi-mille environ de l'endroit où la goélette *C. B. Benson* avait fait naufrage. Je me rendis aux alentours de la goélette naufragée, et, croyant que c'était mieux, je mesurai la distance qu'il y avait de cet endroit à la rive canadienne; je constatai qu'elle était de 6½ nœuds à partir de l'épave jusque par le travers de la balise en dehors de Port-Colborne, ce qui prouve que la saisie avait été bel et bien opérée dans les eaux canadiennes.

L'inspecteur O'Leary resta à bord pendant près d'une semaine et fit des investigations au sujet d'une plainte portée à l'effet que des Américains continuaient à pêcher dans nos eaux. Il s'est convaincu que cette plainte était absolument sans fondement.

Je continuais à croiser jusqu'au 8 juin, alors que, suivant mes instructions, je me rendis au lac Huron et à la baie Georgienne, où je croisai jusqu'au 21 juin. Ce même jour et les suivants je fis l'inspection d'un certain nombre de scieries, à propos de dépôts de sciure et autres rebuts de moulins. A une exception près, je constatai que tous observaient la loi. Des procédures furent prises contre le propriétaire de la scierie qui avait enfreint le règlement; mais par suite de mes fréquentes absences de la baie Georgienne la cause n'est pas encore jugée, quoiqu'elle ait fait l'objet d'un rapport.

Le 26 juin, toujours suivant les instructions reçues, je me rendis de nouveau au lac Erié, et en descendant je réglai plusieurs contestations de permis de pêche à Bayfield, Ontario. J'arrivai à Amherstburg le 2 juillet. Pendant les quelques jours qui suivirent, je transportai M. Hodgins, l'agent du ministère de la justice, qui faisait des investigations au sujet des accusations portées contre les steamers américains *Visitor* et *Leroy Brooks*.

Le 7 juillet, en croisant sur les bords du lac, je pris des renseignements au sujet de lignes que l'on disait avoir été tendues en contravention du règlement. Je ne pus en découvrir les propriétaires, quoique j'aie appris par la suite qu'elles appartenaient à des pêcheurs américains. Je parvins, cependant, à saisir et détruire plus de deux milles de lignes tout amorcées qui prenaient principalement de la barbue.

Le 9 juillet je commençai à croiser le long de la côte pour compter et inspecter tous les rets à enclos tendus depuis l'embouchure de la rivière Détroit jusqu'à Long-Point. Je n'en trouvai pas qui ne fussent point l'objet d'un permis. Vers cette époque de l'année les pêcheurs commencent à retirer leurs rets à enclos, attendu que l'eau devenant chaude, le poisson s'en va en eau plus profonde dans le lac.

Pendant que j'étais aux alentours de Port-Dover, Mr E. Harris, gérant de la Compagnie de poisson de Long-Point, me dit que la pêche était meilleure qu'elle ne l'avait été depuis nombre d'années, ce qu'il attribuait à la présence, dans ces eaux, du croiseur qui empêchait les étrangers de molester les terrains de pêche. Partant de Long-Point je croisai en remontant le lac et en me tenant à 8 ou 10 milles au large; je ne rencontrai ni bateaux pêcheurs ni traces de pêche étrangère.

Le 21 juillet je reçus ordre de chercher et saisir le steamer américain *Louise* pour infractions aux lois de pêche. Je croisai aux alentours de Pointe-Pelée, et, le 23, je réussis à opérer la saisie de ce steamer, que j'amenai à Amherstburg et plaçai sous la garde du receveur Gott de cet endroit.

Le 31 juillet je repartis pour le lac Huron et la baie Georgienne. Le 10 je reçus ordre d'examiner les livres de la Compagnie de poisson de Buffalo ayant trait à la cause de MM. J. et C. Noble. Je fis rapport du résultat de l'examen. Je me rendis ensuite à Gore-Bay, où je fus rejoint par le garde-pêche P. H. Elliott, avec qui je fis des investigations dans la cause de l'ex-garde-pêche John Jackson et relativement à des pêches illégales faites au moyen de rets à trappes. Du 17 au 30 j'employai tout mon temps à chercher avec le grappin des rets à trappes, et j'obtins de bons résultats, car je réussis, le 17, à confisquer et détruire neuf très grands rets à trappes évalués à $675. Le garde-pêche Elliott en a aussi saisi et détruit trois. Le 18, à la hauteur des "Limestones", j'en saisis et détruisis sept autres évalués à $525, et qui contenaient une grande quantité de poisson. Le garde-pêche Elliott et ses hommes réussirent encore à en confisquer trois. De nouveau, le 24, au large de "Limestone" en haut, je parvins à découvrir et détruire cinq rets à trappes qui contenaient un peu de poisson et qui étaient évalués à $375. Le 30, le garde-pêche Elliott quitta notre bord.

En panne à la Rivière-des-Français, je reçus du douanier instruction de chercher et saisir le remorqueur américain *Parker* pour remorquage illégal. Jusqu'au 13 septembre je croisai dans ces eaux, guettant ce bateau; mais l'épaisse fumée provenant des incendies de forêts m'empêcha de réussir. Toutefois, je parvins à saisir et détruire, au havre des Serpent-à-Sonnettes, deux grands rets à trappes évaluée à $100.

Le 11 septembre le commandant Wakeham, accompagné des membres de la commission américaine des pêcheries, montèrent à mon bord, à Collingwood. Ils nous quittèrent à Thessalon le 16, après avoir visité plusieurs stations de pêche.

Le 21 septembre, pendant que je faisais jouer les grappins au large de Lion's-Head, je réussis à accrocher deux grands rets à trappes que je fis détruire ; ils étaient évalués à $100.

Je continuai dans les eaux et le chenal du Nord jusqu'au 9 octobre, alors que je me rendis au lac Supérieur, après avoir pris le garde-pêche Elliott à bord, pour croiser le long de la côte. A l'île des Erables, le 12 octobre, un esquif et son gréement de rets avec plusieurs paqueurs de poisson furent saisis et confisqués par le garde-pêche Elliott. Je croisai le long du rivage jusqu'à ce que j'arrivasse à Port-Arthur, où je fus rejoint par le garde-pêche McDonnell qui, avec le garde-pêche Elliott, m'accompagna jusqu'à l'extrémité de la frontière, la rivière du Pigeon.

Revenus à Port-Arthur, le garde-pêche Elliott fût informé qu'il se faisait illégalement de la pêche, dans plusieurs lacs de l'intérieur, au nord-ouest de cette localité. Il en fit rapport au ministère, qui donna immédiatement instruction de mettre fin à ces illégalités. Il me communiqua ces ordres parce qu'ils s'appliquaient à un quartier hors de sa juridiction. Je me rendis aux lacs en question, où, après des recherches actives, je parvins à faire une saisie considérable d'appareils de pêche et de poisson.

Le 28 octobre je quittai Port-Arthur en croisière de retour, emmenant avec moi un pilote afin de pouvoir relâcher aux stations de pêche les plus importantes. Le 2 novembre j'arrivai au Sault-Sainte-Marie ; là je reçus l'ordre de me rendre sans retard au lac Erié, où j'arrivai le 7 et croisai aux alentours des îles canadiennes.

Le 17 novembre je réussis à opérer la saisie de 107 rets à mailler américains qui contenaient environ neuf tonnes de poisson, principalement du hareng. Le 26, près de " Hen and Chickens ", je fus encore assez heureux pour saisir vingt rets américains qui contenaient une petite quantité de poisson blanc.

Le .9 novembre le *Petrel* fût inspecté par le capitaine Spain, commandant le service de protection des pêcheries, qui me donna ordre d'aller, après avoir visité encore une fois les terrains de pêche, désarmer le navire à Owen-Sound, où j'arrivai dans la matinée du 8 décembre. L'équipage fût licencié, à l'exception des mécaniciens, qui terminèrent les travaux du désarmement le 19 décembre.

Lac Erié.

Sur le lac Erié on m'a rapporté que la pêche avait été légère en général, sauf dans les alentours de Long-Point.

Nos pêcheurs canadiens ont fort bien observé les règlements sur ce lac, dont les bords dénudés aident beaucoup à la protection, attendu que les maraudeurs peuvent difficilement se cacher.

La principale capture aux alentours de Long-Point pendant les mois de l'été, s'est composée de hareng, avec une quantité considérable de doré bleu et d'autre poisson mêlé. Le lac entier me paraît manquer de poisson blanc ; j'en ai vu prendre très peu pendant toute la durée de la campagne.

Frayères.

Relativement aux frayères de ce lac, son extrémité occidentale, parmi les différentes îles, semble être le rendez-vous général du hareng et du poisson blanc.

Sur le côté américain les principales frayères paraissent se trouver dans le voisinage des îles Kelly et de l'Achigan ; mais ces eaux sont tellement embarrassées de rets à enclos pendant toute la saison de la fraie que le poisson, ayant très peu de chances d'y frayer, s'en va dans les eaux canadiennes, où les pêcheurs américains, munis de rets à mailler, le suivent de toutes parts. Voilà pourquoi la surveillance la plus active est nécessaire à cette époque de l'année.

Lac Huron.

J'ai constaté que la pêche avait été variable sur le lac Huron. A la hauteur de Goderich et en eau plus profonde, elle paraît avoir été au-dessus de la moyenne. On a rapporté que les rets à enclos avaient donné un faible résultat le long du rivage. Au commencement d'octobre la pêche avec rets à mailler a été excellente au large

de Kettle-Point; les remorqueurs ont levé de deux à trois tonnes de poisson d'un seul coup de grands rets. Dans le haut du lac, la pêche a été comparativement médiocre, plus spécialement dans le chenal du Nord, où les pêcheurs, ne pouvant pas même faire leurs frais, ont dû aller ailleurs. Le lac Huron semble être celui où la pêche donne le moins.

Baie Georgienne.

A quelques exceptions près, la pêche a été peu fructueuse dans la baie Georgienne. Les pêcheurs de bonne foi ont observé les règlements mieux qu'auparavant, mais le braconnage a été pratiqué en grand, principalement sur la côte nord-est, qui se prête si bien à leurs opérations. Cette partie de la baie Georgienne réclame une surveillance incessante.

Le peu de temps que le *Petrel* a pu exercer son influence salutaire dans ces eaux a eu un bon résultat pour le reste de la campagne; mais j'ai tout lieu de croire que les mêmes déprédations seront exercées l'année prochaine sur une aussi grande échelle que jamais si, comme je l'ai déjà dit, les terrains de pêche ne sont pas surveillés avec soin.

Lac Supérieur.

On rapporte aussi que la pêche a été peu fructueuse sur le lac Supérieur, et, comme la saison était fort avancée lorsque j'y suis allé, je n'ai pu y travailler aussi efficacement que s'il m'avait été possible de m'y rendre plus tôt. On m'a dit qu'il y avait eu en opération plus de rets à enclos que le nombre autorisé, mais ils furent levés avant mon arrivée dans cette partie du lac. Ils se trouvaient principalement dans les environs de la baie Noire et sur la rive sud jusqu'à Peninsula-Harbour. J'ai constaté que les pêcheurs faisaient le braconnage dans les petits lacs de l'intérieur à l'ouest de Port-Arthur, et quoique plusieurs saisies aient été opérées, j'ai appris par des communications du garde-pêche Elliott que le braconnage se continue.

J'ai le plaisir de déclarer que les officiers des pêcheries, voyant la détermination du ministre de faire cesser toutes les illégalités, ont rempli leurs devoirs avec assiduité et répondu aux ordres que je leur ai donnés.

BUREAU DE RENSEIGNEMENTS.

Inauguré en 1889, ce service comptait 44 stations dès 1890; en 1892 il y en avait 52, et cette année nous en avons 55.

Tous les jours sont envoyés de ces 55 stations au bureau central à Halifax, des dépêches qui sont télégraphiées aux différents postes de pêche, etc., des provinces maritimes.

L'utilité de ce bureau est établie par l'expression d'opinion et l'approbation générale des pêcheurs eux-mêmes.

A part cela, il permet de suivre exactement les mouvements du poisson, et de la sorte je puis disposer des croiseurs de façon à surveiller aussi bien qu'il est possible de le faire les navires de pêche des Etats-Unis.

M. Hutchins a été de nouveau en charge du bureau de renseignements d'Halifax, et il s'est acquitté de ses fonctions d'une manière satisfaisante.

Ci-joints une liste des expéditeurs de dépêches et un rapport détaillé du bureau des pêcheries sur les opérations de la dernière campagne.

Le tout respectueusement soumis.

O. G. V. SPAIN

Commandant.

Liste des expéditeurs de dépêches employés par le bureau de renseignements des pêcheries pendant la campagne de 1894.

Résidence.	*Nom.*
Alberton, I.P.-E	J. P. Brennan.
Arichat, C.-B	Rémi Benoit.
Arichat (Ouest) C.-B	C. P. LeLacheur.
Bayfield, N.-E	E. G. Randall.
Beaver-Harbour, N.-B	E. W. Cross.
Bloomfield, I.P.-E	John Doyle.
Campobello, N.-B	A. J. Clarke.
Canso, N.-E	Thos. C. Cook.
Caraquet, N.-B	Mlle Elizabeth D. Chenard.
Cheticamp, C.-B	S. Aucoin.
D'Escousse, C.-B	R. F. Bourke.
Digby, N.-E	J. M. Viets.
Escuminac, N.-B	J. J. Keary.
Freeport, N.-E	Isaiah Thurber.
Gabarus, C.-B	R. McLean.
Gaspé, P.Q	J. J. Annett.
Georgetown, I.P.-E	Chas. Owen.
Grande-Manan, N.-B	E. A. Calder.
Grande-Rivière, P.Q	Mlle M. A. Carberry.
Hawkesbury, C.-B	J. C. Bourinot.
Ingonish, C.-B	E. B. Burke.
Isaac's-Harbour, N.-E	S. R. Giffin.
L'Ardoise, C.-B	John McIsaac.
Liverpool, N.-E	J. H. Dunlop.
Lockeport, N.-E	J. R. Ruggles.
Longue-Pointe, P.Q	E. S. Vibert.
Louisbourg, C.-B	P. O'Toole.
Lunenburg, N.-E	W. A. Zwicker.
Mabou, C.-B	Louis McKeen.
Iles de la Madeleine	J. A. LeBourdais.
Malpèque, I.P.-E	J. M. McNutt.
Margaree, C.-B	M. A. Dunn.
Meat-Cove, C.-B	Alex. B. McDonald.
Musquodoboit, Havre, N.-E	George Rowlings.
New-Port-Pointe, P.Q	Mme Meunier.
North-Sydney, C.-B	A. G. Hamilton.
Paspébiac, P.Q	Mlle Ada Beck.
Percé, P.Q	Mlle Kate Beck.
Petit-de-Grat, C.-B	P. T. Fougere.
Pointe Saint-Pierre, P.Q	Mme P. Bond.
Port-Hood, C.-B	Edward D. Tremaine.
Port La Tour, N.-E	J. W. Taylor.
Port-Medway, N.-E	E. E. Letson.
Port-Mulgrave, N.-E	David Murray.
Pubnico, N.-E	J. A. D'Entremont.
Saumon, Rivière-au-, N.-E	J. H. Whitman.
Sand-Point (c'té Shelburne) N.-E	R. H. Bolman.
Sept-Iles, P.Q	P. E. Vigneault.
Shippigan, N.-B	Mme A. Hamon.
Sud-Ouest, Pointe, Anticosti	Mlle Grace Pope.
Spry-Bay, N.-E	W. C. Henley.
Sainte-Anne, C.-B	D. McAulay.
Saint-Pierre, C.-B	D. Urquhart.
Whitehead, N.-E	C. H. Feltmate.
Yarmouth, N.-E	F. L. Hatfield.


INDEX CHART
OF THE
GULF AND ATLANTIC COASTS OF CANADA
to accompany schedule showing the
Movements of Fish
Fisheries Protection Service.
Ottawa, Canada June 1894
QUEBEC
GULF OF ST LAWRENCE
ISLAND OF ANTICOSTI
NEWFOUNDLAND
MAGDALEN ISLANDS.
PRINCE EDWARD ISLAND
CAPE BRETON ISLAND.
NEW BRUNSWICK
NOVA SCOTIA
NORTHUMBERLAND STRAIT
BAY OF FUNDY
BAY CHALEUR
BONAVENTURE
GASPE
RESTIGOUCHE
GLOUCESTER
NORTHUMBERLAND
VICTORIA
KENT
WESTMORELAND
ALBERT
CHARLOTTE
CUMBERLAND
COLCHESTER
PICTOU
ANTIGONISH
GUYSBOROUGH
RICHMOND
INVERNESS
KINGS
HANTS
HALIFAX
ANNAPOLIS
LUNENBURG
QUEENS
SHELBURNE
YARMOUTH
CANSO BANK
MIDDLE GROUND
BANQUEREAU BANK
SABLE ISLAND BANKS
ORPHAN BANK
BRADELLE BANK
CAPE ANGUILLE
C. RAY
ST GEORGE BAY
BAY OF ISLANDS
U. S. A.
FREDERICTON
ST JOHN
SUNBURY
QUEENS
YORK
CARLETON
66
64
62
60
58
56
52
50
48
46
44

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte Atlantique du Canada pendant la campagne de 1894. Les numéros sur la carte correspondant à ceux de l'index.

COTE NORD DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
1	Sainte-Marguerite...	Flétan	Médiocre, du 23 au 30 sept.
		Lançon.............	Bon, du 17 juillet au 17 août.
		Morue.............	Passable, du 1er au 8 sept. ; orageux jusqu'au 21 ; bon le reste de la campagne.
2	Sept-Iles............	Hareng............	Bon, du 22 mai au 5 juin ; médiocre, du 1er au 7 juillet ; très bon, du 16 au 17 juillet.
		Flétan..	Médiocre, juin, juillet et septembre.
		Lançon	Très bon, du 25 mai au 14 juin ; passable jusqu'au 30 ; bon, juillet et août ; médiocre le reste de la campag.
		Saumon	Passable, du 22 mai au 4 juillet.
		Morue..	Bon, du 7 au 30 juin ; passable, du 1er juillet au 14 sept. ; très bon jusqu'au 30 septembre,
3	Moisie..............	Flétan..............	Médiocre, du 23 au 30 septembre.
		Lançon.............	Bon, du 17 juillet au 17 août.
		Morue..............	Passable, du 31 mai au 20 sept. ; bon jusqu'au 30 sept.
4	Sheldrake...........	Lançon.............	Pass., du 1er juin au 14 juillet ; méd. le reste de la camp.
		Saumon	Passable, du 13 au 22 juin.
		Morue..............	Passable, du 28 mai au 30 septembre.
5	Rivière du Tonnerre.	Lançon.........	Pass., du 1er au 14 juillet ; médiocre le reste de la camp.
		Morue..............	Passable, du 28 mai au 1er juillet ; médiocre jusqu an 31 ; bon, août ; médiocre, septembre.
6	Magpie.............	Morue..............	Passable, du 28 mai au 31 août.
7	Rivière Saint-Jean..	Flétan..............	Bon, du 27 au 21 juillet.
		Lançon.............	Quelques très bonnes captures en juillet et août.
		Saumon	Bon, du 2 au 12 juin.
		Morue..............	Bon, juin et juillet.
8	Long. Pte de Mingan	Flétan..............	Bon, du 18 au 31 juillet.
		Lançon.............	Bon, du 18 au 30 juin ; très bon jusqu'au 1er sept.
		Saumon	Médio., du 1er au 14 juin ; pass., du 18 juin au 12 juillet.
		Morue..	Bon, du 12 juin au 13 août ; médiocre jusqu'au 13 sept.
9	Pte aux Esquimaux..	Flétan..............	Bon, du 27 au 31 juillet.

ANTICOSTI.

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
10	Baie des Anglais	Hareng............	Très bon, du 29 mai au 14 juin ; médiocre jusqu'au 30 juin ; très bon jusqu'au 14 juillet ; orageux ensuite.
		Encornet...........	Médiocre pendant août.
		Morue..............	Passable, du 1er au 7 juin'; très bon jusq. 18 juin ; bon jusq. 20 juin ; orageux jusqu'au 7 août ; bon jusq. 14 août ; très bon, du 24 au 31 août et du 1er au 7 oct.
11	Baie au Renard.....	Hareng............	Très bon, du 28 au 29 ; médiocre, 31 mai ; très bon à médiocre, du 1er au 30 juin.
		Morue..............	Passable, 4 juin ; médiocre et irrégulier jusqu'au 30 juin ; passable, du 1er au 7 juillet et du 1er au 7 octobre.
13	Pointe Sud-Ouest....	Hareng............	Passable à médiocre, du 13 juin au 20 juillet ; orageux le reste du mois ; légère capture, du 1er au 20 août lorsque le temps le permettait.
		Encornet...........	Médiocre, août et octobre.
		Morue..............	Bon, du 14 au 25 juin ; très bon, du 2 juillet ; bon jusq. 19 juillet ; médiocre jusq. 15 oct. ; très bon jusq. 31 oct.

GASPÉ ET BAIE DES CHALEURS.

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
14	Gaspé	Hareng............	Très mauvais, juin juillet et août.
		Saumon	Médiocre, du 18 au 25 mai ; passable du 1er au 10 juin médiocre jusqu'au 11 juillet.
		Morue..............	Médiocre, 4 juin jusqu'à la fin de la campagne.
		Maquereau	Médiocre, du 12 au 31 mai.
15	Pointe Saint-Pierre..	Homard	Pass., du 1er mai au 14 juin ; mauv. le reste de la camp.
		Hareng............	Bon, mai ; pass. du 1er au 15 juin ; médiocre jusqu'au 10 juillet ; bon jusqu'au 23 juillet ; très bon jusqu au 31 juillet ; passable le reste de la campagne.

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte Atlantique du Canada—*Suite.*

GASPÉ ET BAIE DES CHALEURS—*Fin.*

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
15	Pointe Saint-Pierre..	Encornet..........	Médiocre, du 1er au 15 août ; passable jusqu'au 1er oct. ; médiocre jusqu'au 21 ; très bon jusqu'au 31.
		Morue..............	Médiocre, du 17 au 24 mai ; pass. jusq. la fin de la camp.
16	Percé..............	Homard	Passable, du 1er mai jusqu'à la fin de la campagne.
		Hareng..............	Pass., du 16 avril au 1er mai ; bon j. 4 juin ; méd. j. 6 juill. ; pass. j. 1er août : très bon j. 14 août ; méd. j. 31 oct.
		Encornet...........	Très bon du 14 au 21 août ; très médiocre jusqu'au 31 ; très bon du 14 au 21.
17	Grande Rivière......	Homard............	Très bon, du 1er au 7 mai ; méd. jusqu'au 4 juillet.
		Hareng...........	Bon, mai ; médiocre, juin ; médiocre, juillet ; bon, août, sept. et octobre, lorsque le temps le permettait.
		Encornet..........	Bon, du 7 au 14 août.
		Morue..............	Passable, du 18 mai au 15 sept. ; pêche abandonnée pour le reste de la campagne à cause du mauvais temps.
		Maquereau	Très mauvais durant la campagne.
18	Pointe-Newport.....	Homard............	Passable, du 1er au 23 mai ; très bon jusqu'au 11 juin.
		Hareng.............	Passable, du 1er au 9 mai ; médiocre jusqu'au 30 juin ; passable jusqu'au 31 ; bon jusqu'au 14 août.
		Encornet...........	Très bon, du 7 au 14 août et du 1er au 7 septembre.
		Morue..............	Passable, du 18 mai au 1er septembre.
19	Paspébiac	Homard............	Pas de rapport.
		Hareng.............	Pass., du 16 avril au 1er mai ; bon jusq. 21 ; méd. ensuite.
		Morue..............	Pass., du 15 mai au 2 juill. ; méd. jusq. la fin de la camp.
20	Caraquet...........	Homard	Bon., du 17 au 31 mai, passable, juin.
		Hareng............	Méd., du 5 au 14 mai ; très bon j. 31 ; méd., du 1er juin au 15 août ; pass. j. 24 sept. ; bon mais irrég. j. 31 oct.
		Morue..............	Méd., du 21 mai au 1er juin ; très bon jusq. 30 ; bon du 1er juillet au 14 août ; passable le reste de la camp.
		Maquereau	Médiocre, du 22 juin au 14 septembre.
21	Shippégan.........	Homard............	Méd., du 1er au 16 mai ; pass. j. 24 juin ; méd. j. 13 juill.
		Hareng............	Médiocre, du 1er au 5 mai ; bon le reste du mois.
		Flétan..........	Médiocre, du 14 au 25 juin.
		Saumon	Passable pour la campagne.
		Morue..............	Très bon, du 4 au 30 juin ; pass., juillet ; méd., du 1er au 18 août ; pass. jusq. 5 sept. ; bon, du 14 au 21 sept., mais le mauvais temps a empêché la pêche.
		Maquereau..........	Méd., du 7 au 31 juill. ; bon, du 1er au 15 août ; méd, j. 31.
22	Iles de la Madeleine.	Homard..........	Passable, 9 mai ; bon jusqu'au 14 et 22 ; passable, du 14 au 30 juin ; médiocre ensuite.
		Morue..............	Bon, du 23 au 29 mai ; bon à passable, du 1er au 14 juin ; médiocre, juillet ; passable, août ; médiocre, sept.
		Hareng.............	Médiocre, mai juin et juillet.
		Maquereau	Bon, du 26 mai au 12 juin ; méd. jusq. 30 ; bon, du 16 juill. au 3 août ; passable à mauvais jusq. 13 ; bon, du 15 août au 6 sept. ; très bon du côté nord le 7 sept ; médiocre, île à la meule, du 7 sept au 1er occ.

BAIE MIRAMICHI.

23	Escuminac..........	Homard...........	Médiocre, du 3 au 8 mai ; bon jusq. 31 ; mauv. ensuite.
		Hareng...........	Bon, du 2 au 11 mai ; médiocre jusqu'au 31.
		Saumon	Médiocre, du 19 mai au 19 juillet.
		Gasparot	Médiocre, du 25 mai au 30 juin.
		Morue..............	Pass. du 25 mai au 5 juin ; bon j. 11 août ; pass j. 7 sept.
		Maquereau	Médiocre, du 1er au 10 juillet ; passable jusqu'au 5 août ; médiocre jusqu'au 21 ; passable jusqu'au 7 sept.

ILE PRINCE-EDOUARD.

24	Miminegash	Hamard............	Très bon, du 1er au 21 mai ; médiocre jusqu'au 30 mai.
		Hareng.............	Pass., du 3 au 29 mai ; bon jusq. 10 juin ; mauv. ensuite.
		Egrefin.............	Capture légère pour la campagne.

Index de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte atlantique du Canada, etc.—*Suite.*

ILE DU PRINCE-EDOUARD—*Fin*

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
24	Miminegash.	Merluche	Le poisson abondait mais la pêche a été faible.
		Flétan	Très bonne du 7 au 14 mai.
		Morue	Passable du 28 mai au 31 août.
		Maquereau	Mauvaise du 20 juin au 17 août ; bonne jusqu'au 20 sept., mauvaise du 1er au 12 octobre.
25	Alberton	Homard	Passable du 3 au 31 mai, mauv. du 1er juin au 14 juillet.
		Hareng	Passable les 1er et 2 mai ; très bonne du 4 au 7 mai, mauvaise du 16 mai à la fin de la saison.
		Merluche	Le poisson abondait mais la pêche a été faible.
		Flétan	Passable du 7 au 14 mai.
		Morue	Très bonne du 21 au 31 mai, mauv. le rest. de la saison.
		Maquereau	Mauvaise du 6 juin à la fin de la saison,
26	Malpèque	Homard	Bonne du 19 mai au 20 juin, passable jusqu'au 28 juin, bonne du 1er au 11 juillet.
		Hareng	Mauvaise du 3 au 11 mai, bonne ensuite.
		Morue	Passable à bonne du 24 mai à la fin de la saison.
		Maquereau	Mauvaise du 23 juin au 31 août, bonne jusq, 8 sept,
28	Georgetown	Homard	Passable du 17 mai au 4 juin, mauvaise le rest. de la sais.
		Hareng	Passable du 10 au 27 avril, très bonne jusq. 9 mai, bonne jusq. 5 juin, mauv. j. 25 août, b. du 21 sept. au 1er oct.
		Merluche	Bonne le 18 août, passable le 8 septembre.
		Encornet	Bonne du 15 septembre à la fin de la saison.
		Morue	Bonne du 23 mai au 14 juin, mauv. le rest. de la saison.
		Maquereau	Mauvaise du 6 au 31 juilles, très bonne du 6 au 13 août, mauvaise ensuite.

NOUVELLE-ECOSSE.

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
29	Bayfield	Homard	Pass. du 26 au 31 mai, bonne j. 14 juin, mauv. j. 6 juillet.
		Hareng	Mauvaise du 8 au 12 mai, très bonne jusq. 31, mauvaise du 1er au 7 juin et du 1er au 7 juillet.
		Saumon	Mauvaise pendant la saison entière.
		Morue	Mauvaise du 31 mai au 4 juillet.
		Maquereau	Passable à bonne du 23 juin au 2 juillet, mauvaise jusq. 20, passable jusq, 10 août, pass. à mauv. jusq. 31.

CAP-BRETON.

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
30	Port-Hood	Homard	Passable du 5 mai à la fin de la saison.
		Hareng	Passable du 5 au 31 mai, la pêche d'été a manqué.
		Merluche	Passable du 28 juillet au 15 octobre, bonne jusq. 31.
		Egrefin	Passable du 4 juin au 15 octobre.
		Encornet	En moyenne pêche pass. mais irrég, en juil. août et sept.
		Morue	Passable du 5 mai au 31 octobre.
		Maquereau	Passable du 4 au 31 juillet, passable à mauvaise en août et sept., mauvaise du 21 au 31 oct.
31	Mabou	Homard	Mauvaise du 9 au 18 mai, bonne jusqu'au 25, mauvaise jusq. 10 juillet, passable jusqu'au 31 juillet.
		Hareng	Passable du 7 au 21 mai, mauvaise jusqu'au 31 août.
		Gasparot	Mauvaise du 10 mai au 3 juin.
		Saumon	Mauvaise du 11 juin au 20 juillet.
		Merluche	Passable à bonne du 1er août au 31 octobre.
		Egrefin	Mauvaise du 7 au 30 juin, passable jusqu'au 31 octobre.
		Encornet	Passable en août, sept. et octobre.
		Morue	Bonne du 17 au 24 mai, passable jusqu'au 31 juil., bonne mais irrég. en août. Les mois de sept. et oct. orag.
		Maquereau	Mauvaise du 3 juillet ou 31 octobre.
32	Margaree	Homard	Bonne du 16 au 31 mai. passable jusq. 31 juillet.
		Hareng	Mauvaise en mai, juin et juillet.
		Gasparot	Mauvaise du 10 mai au 16 juin.
		Saumon	Mauvaise en juin et juillet.

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte atlantique du Canada, etc.—*Fin.*

CAP-BRETON—*Fin.*

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
32	Margaree	Egrefin	Pass. à mauv. du 11 au 30 juin, mauv. du 24 au 31 août.
		Encornet	Très bonne mais irrég. du 25 juillet au 25 octobre.
		Morue	Pass. du 17 mai au 1er août, mauv. j. 31, bonne le 17 sep.
		Maquereau	Mauvaise du 3 au 31 juillet, commune par la suite.
33	Chéticamp	Homard	Passable du 29 mai au 31 juillet.
		Mareng	Mauv. du 1er au 31 mai, auc. pêc. en juin, m. du 1er au 14
		Encornet	Mauvaise du 8 au 31 juilllet, pass. à bonne ensuite.
		Morue	Mauvaise du 5 au 31 mai, pass. en juin, mauv. en juillet et août, pass. en sept., le temps a été orageux en oct.
		Maquereau	Mauvaise du 17 juillet au 13 octobre.
34	Meat-Cove	Homard	Très bonne du 1er au 21 mai, très bonne en juin mais il a fait mauvais temps, pass. à bonne le reste de la saison.
		Hareng	La pêche a manqué.
		Saumon	Pass. du 4 au 8 mai, pass. du 14 au 30 juin, m. j. 14 juil.
		Encornet	Très mauvaise toute la saison.
		Morue	Mauv. du 26 mai au 1er juin, pass. mais irrég. jusq. 30, mauv. en juill. et août, il a fait mauv. en sept. et oct.
		Maquereau	Mauvaise du 30 mai au 9 juillet, pass. à mauv. jusq. 31, mauv. jusq. 14 août, pass. du 20 au 25, mauv. en sept.
35	Ingonish	Homard	Passable du 25 mai au 31 juillet.
		Hareng	Mauvaise du 4 mai au 7 juillet.
		Saumon	Mauvaise du 4 juin au 10 juillet.
		Egrefin	Passable du 24 au 31 mai, mauvaise en juin et juillet.
		Encornet	Passable pendant toute la saison.
		Morue	Passable du 24 mai au 24 juin, mauvaise en juillet, passable en août et septembre.
		Maquereau	Bonne du 28 au 31 mai, mauv. le reste de la saison.
36	Sainte-Anne	Homard	Passable pendant la saison.
		Hareng	Bonne en mai, mauv. en juin, pass du 1er au 14 juillet, mauvaise ensuite.
		Saumon	Mauvaise du 18 juin au 21 juillet.
		Merluche	Mauvaise du 23 sept. au 13 oct., pass. jusq. 20 oct.
		Encornet	Mauvaise du 10 juillet au 23 sept., très bonne le 23 sept.
		Morue	Pass. du 15 mai au 7 juin, mauv. jusq. 21, bonne le 13 oct.
		Maquereau	Bonne du 6 au 8 juin, mauvaise le reste de la saison.
37	Sydney-Nord	Hareng	Pass. du 1er au 31 mai, tr. bonne du 29 juin au 10 juill.
		Morue	Passable du 15 au 31 mai.
		Maquereau	Très bonne du 1er au 7 juin.
38	Louisburg	Homard	Mauv. du 7 au 17 mai, pass. j. 3 juin, pas. à m. j. 31 juil.
		Hareng	Passable du 26 mai au 8 août.
		Egrefin	Pass. du 4 au 30 juin, mauvaise le reste de la saison.
		Encornet	Très bonne du 24 au 31 août et du 14 au 21 sept.
		Morue	Mauv. du 17 mai au 31 août, très mauv. en sept.
		Maquereau	Mauv. du 23 au 28 mai, pass. jusq. 31, très bonne du 1er au 4 juin, mauvaise le reste de la saison.
39	Gabarus	Homard	Bonne du 19 au 17 mai, pass. jusq. 20, mauv. j. 31 juillet
		Hareng	Pass. à mauv. du 5 au 30 juin, mauv. en juil. pas. en août.
		Encornet	Mauv. en juillet et août, très bonne du 14 au 21 sept.
		Maquereau	Mauvaise du 1er juin au 14 septembre.
40	L'Ardoise	Homard	Passable du 22 mai au 20 juin, mauvaise ensuite.
		Hareng	Mauv. du 25 mai au 31 juil., pas. en août, m. du 12 au 22 sep.
		Gasparot	Très mauvaise durant toute la saison.
		Egrefin	Mauv. du 23 au 31 mai, bonne j. 23 juin, mauv. j. 30 sept.
		Morue	Pass. du 25 au 31 mai, mauv. le reste de la saison.
		Maquereau	Passable du 5 au 12 mai, passable à bonne du 1er au 9 juin, mauvaise ensuite.
41	Saint-Pierre	Homard	Passable du 1er mai au 31 juillet.
		Hareng	Mauvaise du 1er juin au 22 août.
		Egrefin	Mauvaise du 24 mai au 30 juin.
		Morue	Mauvaise pendant toute la saison.
		Maquereau	La pêche a complètement manqué.
42	D'Escousse	Homard	Mauv. du 14 au 21 mai, bonne jusq. 4 juin. passable jusq. 24 juin, mauvaise ensuite.
		Hareng	Mauvaise du 27 mai au 21 juin, bonne le 22 juin, mauvaise ensuite.
		Merluche	Mauvaise du 13 juin au 1er septembre.
		Morue	Mauv. du 24 au 31 mai, pas. j. 30 juin, mauv. ensuite.

Index de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte atlantique du Canada, etc.—*Suite.*

CAP-BRETON—*Fin.*

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
42	D'Escousse..........	Maquereau..........	Mauvaise du 24 au 31 mai ; passable jusqu'au 15 juin ; mauvaise, du 22 juillet au 31 août.
43	Petit-de-Grat.......	Homard	Mauvaise du 3 au 16 mai ; passable jusqu'au 31 juillet.
		Hareng	Passable du 24 mai au 1er octobre ; mauvaise ensuite.
		Saumon	Passable en juin ; mauvaise du 1er au 14 juillet.
		Merlin	Mauvaise du 24 au 31 mai et du 1er au 14 juillet.
		Egrefin............	Mauvaise du 22 mai au 25 août ; pass. du 24 au 31 oct.
		Encornet...........	Très bonne du 27 juill. au 6 août ; mauvaise jusqu'au 19 ; très bonne jusqu'au 31 octobre.
		Morue	Passable du 21 mai au 18 juin ; mauvaise ensuite.
		Maquereau	Très bonne du 26 mai au 2 juin ; mauvaise jusqu'au 21 juin ; passable du 19 au 31 oct.
44	Arichat Ouest.......	Homard	Passable du 9 au 25 mai ; mauvaise jusqu'au 31 juillet.
		Hareng	Passable pendant toute la saison.
		Gasparot..........	Mauvaise do
		Egrefin............	Passable le 28 mai ; mauvaise jusqu'au 31 août.
		Morue	Mauvaise pendant toute la saison.
		Maquereau	Très mauvaise toute la saison.
45	Arichat.............	Homard	Passable du 12 mai au 22 juin ; mauv. jusqu'au 31 juill.
		Hareng	Mauvaise du 18 mai au 17 août ; pass. jusqu'au 30 sept.
		Egrefin............	Passable du 24 mai au 14 juin......................
		Encornet	Passable du 1er au 7 août, et du 1er au 31 octobre.
		Morue	Passable du 12 au 31 mai ; passable à mauvaise en juin ; mauv. du 1er juillet au 1er sept. ; pass. jusqu'au 31 oct.
		Maquereau	Passable à mauvaise du 26 mai au 14 juin ; mauvaise du 1er au 14 septembre.

COTES DE LA NOUVELLE-ECOSSE, SUR L'ATLANTIQUE, À L'EST D'HALIFAX.

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
48	Canso	Homard	Mauvaise du 15 au 23 mai ; bonne jusqu'au 11 juin ; très bonne jusqu'au 13 ; assez bonne ensuite.
		Hareng	Mauvaise toute la saison ; la migration a eu lieu le 12 mai.
		Saumon	Très mauvaise toute la saison.
		Encornet...........	Bonne le 26 juin et du 15 juillet au 2 août.
		Egrefin............	Bonne du 23 au 31 mai ; assez b. jusq. 31 juin ; mauv. ens.
		Maquereau..........	Mauvaise du 2 au 9 juin ; très bonne les 10 et 11 ; mauvaise ensuite.
49	Whitehead	Homard............	Passable du 8 au 15 mai ; mauvaise ensuite.
		Hareng	Mauvaise du 22 mai au 20 juin ; bonne jusq. 27 ; mauv. jusq. 27 juill. ; bonne du 1er au 7 août ; mauv. ensuite.
		Gasparot	Mauvaise du 22 mai au 16 juillet.
		Egrefin............	Mauvaise du 22 mai au 30 juin ; très mauvaise jusqu'au 1er août ; mauvaise jusqu'au 31.
		Morue	Mauvaise toute la saison.
		Maquereau	Mauvaise du 25 mai au 30 juin.
50	Isaac's Harbour	Homard............	Passable du 8 mai au 15 juillet.
		Hareng	Pêche du printemps, passable ; celle d'automne, bonne.
		Morue	Mauvaise toute la saison.
		Maquereau..........	Passable le 15 juin.
51	Rivière au Saumon..	Homard	Bonne du 1er au 10 mai ; pass. à bonne jusq. 31 ; mau. ens.
		Hareng............	Très mauvaise toute la saison.
		Morue	Passable toute la saison.
		Maquereau..........	Très bonne le 29 mai ; mauvaise en juin ; très bonne, du 14 au 30 septembre.
52	Spry Bay...........	Homard............	Passable du 28 mai au 4 juin ; mauvaise ensuite.
		Hareng............	Passable du 6 au 11 juin ; mauvaise ensuite.
		Morue	Mauv. du 26 au 31 mai ; pass. en juin et du 27 août au 14 sept.
		Maquereau..........	Bonne du 29 au 31 mai ; mauvaise en juin.
53	Havre Musquodoboit	Homard............	Pass. du 11 au 26 mai ; bonne j. 31 ; pass. à bonne en juin.
		Hareng	Mauvaise du 15 mai au 20 août ; pass. j. 31 ; mauv. en sept.
		Flétan	Mauvaise du 1er au 10 juin et du 1er au 10 août.
		Egrefin	Passable du 29 mai au 30 août ; mau. du 11 sept. au 31 oct.
		Morue..............	Passable à mauvaise, du 28 mai au 30 sept ; mauv. en oct.
		Maquereau..........	Mauvaise du 30 mai au 23 juin et du 20 sept. au 31 oct.

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte atlantique du Canada, etc.—*Suite.*

COTES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, SUR L'ATLANTIQUE, À L'OUEST D'HALIFAX.

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
55	Lunenburg	Homard	Passable en mai ; très mauvaise en jnin.
		Hareng	Pass. 20 au 30 mai ; mauv. en juin ; très mauv. en juill. ; pass. en août ; très mauv., 1er sept. au 14 oct. ; pass. j. 31
		Egrefin	Passable du 15 au 23 juin.
		Encornet	Passable du 19 au 26 juillet ; passable en août.
		Morue	Pass. du 25 au 31 mai ; pass. à mauv. en juin et juill. ; très bonne en août ; passable en septembre et octobre.
		Maquereau	Pass. du 21 au 28 mai ; mauv. jusq. 12 juin ; très bonne les 13, 15 et 18 ; pass. le 16 juillet et du 14 au 31 octobre.
56	Port-Medway	Homard	Bonne du 3 mai au 8 juin ; passable à mauvaise, mais irrégulière ensuite.
		Hareng	Bonne du 1er au 25 août ; mauvaise ensuite.
		Gasparot	Passable du 5 mai au 10 juin.
		Saumon	Passable en mai et juin.
		Morue	Très mauv. du 3 mai au 1er août ; très bonne, 24 au 31 août.
		Maquereau	Bonne du 30 mai au 1er juin.
57	Liverpool	Homard	Bonne du 19 au 23 mai ; passable jusqu'au 14 juin.
		Hareng	Mauv. en juin ; bonne le 16 juill. les 2, 12 août, les 13, 15 oct
		Gasparot	Mauvaise du 12 mai au 4 juin.
		Saumon	Peu de poissons.
		Flétan	La pêche totale dépasse celle des quelques dernières années
		Egrefin	Mauvaise toute la saison.
		Encornet	Mauvaise en octobre.
		Morue	Mauvaise du 12 au 31 mai ; passable en juin ; passable mais irrégulière en juillet, août et septembre.
		Maquereau	Belle du 25 mai au 1er juin ; mauvaise en octobre.
58	Lockeport	Homard	Bonne du 12 au 26 mai ; mauvaise ensuite.
		Hareng	Bonne le 9 juin et du 23 au 25 ; mauvaise du 1er au 14 juillet ; bonne jusqu'au 14 septembre.
		Gasparot	Mauvaise du 12 mai au 4 juin.
		Flétan	Très mauvaise toute la saison.
		Merluche	do do
		Egrefin	Mauv. toute la saison ; quelq. bonne en juill., août et sept.
		Morue	Bonne du 9 au 30 juin ; mauv. en juillet ; pass. jusqu'au 12 sept. ; mauv. du 1er au 14 oct. ; très bonne jusq. 31.
		Maquereau	Très peu de poissons.
59	Sand-Point	Homard	Bonne du 7 au 21 mai ; passable, du 25 au 31 ; bonne jusqu'au 7 juin ; bonne à mauvaise jusqu'au 30.
		Hareng	Mauv. du 1er juin au 16 juill. ; pass. le 17 juill. ; bonne du 1er au 9 août ; très bonne du 10 au 15 septembre.
		Gasparot	Mauv. 1er au 14 mai ; pass. 15 au 31 ; mauv. jus. 14 juin.
		Flétan	Passable du 5 mai au 1er août.
		Merluche	Très bonne sur les pêcheries du large toute la saison.
		Egrefin	Passable du 29 mai au 15 sept. ; mauv. jusqu'au 18 oct.
		Encornet	Mauvaise du 1er au 7 septembre ; passable le 13.
		Morue	Passable à mauvaise en juin ; mauv. en juillet ; passable du 1er août au 14 sept. ; mauvaise jusqu'au 31 octobre.
		Maquereau	Mauvaise durant la saison.
60	Port-La-Tour	Homard	Mauv. du 2 au 17 mai ; pass. jus. 24 ; mauv. jus. 15 juill.
		Hareng	Mauvaise du 21 au 31 mai ; passable en juin ; mauvaise en juillet, août et septembre ; passable en octobre.
		Gasparot	Mauvaise du 3 mai au 12 juin.
		Egrefin	Mauvaise du 24 juin au 14 juillet.
		Morue	Mauvaise du 2 mai au 24 août.
		Maquereau	Mauvaise toute la saison.

BAIE DE FUNDY, COTES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

61	Pubnico	Homard	Passable, 1er au 7 mai et du 19 au 23 ; mauv. jusq. 30 juin.
		Hareng	Mauvaise du 28 juin au 5 septembre.
		Egrefin	Il en a été pris très peu.
		Morue	Passable du 17 mai au 5 septembre.
		Maquereau	Mauv. 16 au 22 mai ; pass. jus. 14 juin ; mauv. jus. 6 juill.

Index de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte atlantique du Canada, etc.—*Suite.*

BAIE DE FUNDY, COTES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
62	Yarmouth	Homard	Très bonne du 1er au 7 mai ; passable jusqu'au 31 ; très mauvaise jusqu'au 18 juin ; bonne jusqu'au 24.
		Hareng	Passable du 22 au 28 mai ; mauvaise en juill. ; bonne en [août et sept.
		Gasparot	Bonne en mai.
		Saumon	Mauvaise de mai au 7 juillet.
		Flétan	Passable en mai et juin, mauvaise ensuite.
		Egrefin	Passable du 18 mai au 31 juillet, mauvaise en suite.
		Morue	Mauv. du 1er au 14 mai ; bonne jusq. 14 juin ; pass. jusq. 30 ; mauv. en juillet ; assez bonne en août ; bonne du [1er au 14 sept.
		Maquereau	Mauvaise du 16 mai au 26 juin
63	Freeport	Hareng	Très bonne le 23 mai ; mauv. jusq, 18 juillet ; pass, jusq. 25 ; mauv. du 11 au 18 sept. ; très bonne jusq. 2 oct. [au 30 sept.
		Flétan	Très bonne du 24 au 31 mai.
		Merluche	Pass. du 10 au 16 juill. ; bonne jusq. 23 ; pass. du 21 août
		Egrefin	Pass. du 10 au 16 juin ; bonne jusq. 24 ; mauv. du 24 au 31 août ; bonne jusq. 9 sept. ; pass. jusq. 1er oct.
		Encornet	Mauvaise du 18 au 24 juillet ; très bonne le 21 août, le 23 septembre et le 5 octobre.
		Morue	Passable en juillet ; mauvaise en août et septembre.
64	Digby	Homard	Passable du 3 mai au 5 juin ; bonne jusqu'au 14 ; pas- [sable jusqu'au 30.
		Hareng	Passable du 3 mai au 31 octobre.
		Gasparot	Bonne du 16 au 20 juin.
		Flétan	Bonne du 5 au 31 mai ; mauv. en juin ; bonne en juillet.
		Merluche	Passable du 5 au 12 mai ; mauvaise jusqu'au 18 juillet ; passable à bonne jusq. 30 sept. ; pass. jusq. 14 oct.
		Morue	Bonne à pass. en mai et juin ; pass. en juillet ; bonne à mauvaise du 1er au 20 août ; mauvaise ensuite.
		Maquereau	Mauvaise du 25 mai au 1er juin.

BAIE DE FUNDY, COTES DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

65	Havre du Castor	Homard	Passable du 26 mai au 1er juin ; bonne jusqu'au 16 juin ; mauvaise ensuite.
		Hareng	Mauv. du 21 mai au 30 juin ; très bonne jusq. 11 juillet ; mauv. jusq. 6 avril ; pass. jusq. 15 ; bonne jusq. 21 ; les harengs de grosse taille sont très rares du 26 août au 11 octobre, mais il y a abondance de petits harengs, le reste du mois est orageux.
		Egrefin	Mauvaise du 19 mai au 14 juin ; bonne jusqu'au 20 ; mauv. en juillet, août et sept. : bonne du 1er au 14 août.
		Merluche	Mauvaise du 3 au 21 juin ; bonne jusq. 15 juillet ; mauv. jusq. 23 août et très bonne jusq. la fin de la saison.
		Encornet	Aucun.
		Morue	Mauvaise du 16 mai à la fin de la saison.
		Maquereau	Aucun.
66	Campobello	Egrefin	Bonnne du 19 au 30 mai ; mauvaise du 1er au 13 juillet ; très bonne le 20 juillet ; bonne en août.
		Merluche	Mauvaise du 14 au 30 juin ; bonne jusqu'au 21 juillet ; mauvaise jusqu'au 5 août ; bonne jusqu'au 30.
		Morue	Mauvaise du 17 mai au 30 juin.
		Maquereau	Aucun.
67	Grand-Manan	Homard	Bonne à Dark-Harbour et passable à North-Head le 24 mai ; mauvaise le reste de la saison.
		Hareng	Pass. à Dark-Harbour les 28 et 39 mai ; mauv. du 1er au 11 juin ; pass. à Ripplings du 21 au 23 juin ; mauv. à Dark-Harbour du 26 au 29 juin et pass. les 11 et 12 juillet ; bonne à Ripplings le 20 juillet ; très bonne à Dark-Harbour le 9 août et à Whale-Cove du 22 au 28 août ; bonne à Grand-Manan du 6 au 29 sept.
		Egrefin	Mauvaise à Dark-Harbour du 25 au 31 mai ; passable du 1er au 10 août ; bonne dans le chenal nord et passable à Bulk-Head et Flagg's-Cove du 10 au 17 août passable dans le chenal nord en juillet.

INDEX de la carte indiquant les mouvements du poisson dans le golfe et sur la côte atlantique du Canada, etc.—*Fin.*

BAIE DE FUNDY, COTES DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Numéro	Localité.	Poisson.	1894.
67	Grand-Manan	Merluche....	Mauvaise à North-Head du 7 au 14 juin ; bonne à Bulk-Head, Gravelly-Ground et la baie de l'Ile Longue tout le mois de juin ; bonne au phare Swallow Tail, dans le chenal nord et à l'île du Gros-Canard en juillet, août et septembre.
		Flétan.............	Mauvaise à Dark-Harbour du 26 mai au 14 juin ; passable à Gravelly-Ground le 22 septembre.
		Encornet..........	Passable à Flagg's-Cove et Pettis'-Cove les 23 et 24 août ; bonne au phare Swallow-Tail le 28 août.
		Morue.............	Bonne pêche au banc Yankee ; mauvaise à Dark-Harbour du 24 au 30 mai ; très bonne à Bulk-Head, Gravelly-Ground, le 31 mai ; passable du 1er au 11 juin ; bonne au banc Ingall et au Rocher de Dart le 13 juin ; bonne au Rocher de Clark, passable à Bulk-Head du 1er au 7 août ; bonne au Rocher de Reed à Bulk-Head et Soundings du 23 au 31 août ; bonne au Rocher de Reed et Soundings du 20 au 30 septembre ; bonne à Southern-Head du 1er au 3 octobre.
		Maquereau	La pêche de la saison a rapporté à peu près 40 barils.

BANCS.

68	Quero	Morue,.............	Passable à mauvaise le 1er juin ; bonne le 23 août et du 1er au 7 septembre.
		Encornet...........	Très bonne le 11 septembre.
69	La Have...........	Morue..............	Bonne du 1er au 7 mai et le 2 juin ; mauvaise le 23 ; bonne du 24 au 31 juillet ; passable du 11 au 31 août ; bonne du 1er au 7 septembre.
		Encornet...........	Bonne le 22 septembre ; mauvaise du 1er au 7 octobre.
70	Roseway............	Morue..............	Bonne en juin.
71	Rivière Godbout....	Maquereau	Bancs de maquereaux du 27 juillet au 17 août. Il n'est pas fait rapport des captures.
72	Baie Ellis	Hareng........	Très bonne le 31 mai.
73	Miscou	Homard............	Mauvaise du 1er au 16 mai ; passable jusqu'au 24 juin ; mauvaise jusqu'au 13 juillet.
		Hareng.............	Mauvaise du 1er au 5 mai ; bonne jusqu'au 31.
74	Rivière LaHave	Saumon	853 poissons pesant en moyenne 11 livres pris durant la saison.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES PÊCHERIES DES BANCS NON MENTIONNES SUR LA CARTE.

Pointe Saint-Pierre..	Morue	Passable en mai et juin ; bonne du 16 juillet au 30 sept.
Grande-Rivière......	do	Passable en juin, juillet, et du 4 au 30 septembre ; très bonne du 1er au 7 novembre.
Pointe Newport.....	do	Les bateaux sont revenus des bancs le 3 septembre après en avoir pris de 8 à 25 *drafts*.
Georgetown.........	do	Très bonne sur les bancs au large de Murray-Harbour le 18 août ; bonne au large de Boughton et des îles Panmure du 1er au 7 juin.
Bancs Ouest	do	Mauvaise le 9 juillet.
Grand Banc........ } Middle Ground.... }	do	Bonne le 4 septembre.
Bancs Est..........	do	Mauvaise le 14 juillet.

ANNEXE Nº 4.

RAPPORT DÉTAILLÉ DU BUREAU DE RENSEIGNEMENTS POUR LES PÊCHERIES.

HALIFAX, N.-E., 26 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du bureau de renseignements des pêcheries pendant la saison de 1894.

MIGRATIONS DU POISSON.

HOMARD.

Québec.

Pointe Saint-Pierre.—La première apparition du homard a été signalée le 1er mai, et de cette date au 14 juin la pêche a donné une moyenne passable. Après cela le crustacé s'est fait rare, et sauf deux ou trois bonnes journées de pêche à la fin de juin il en a été pris très peu pendant le reste de la saison. La pêche a été considérée passable.

Percé.—Depuis la première apparition du homard le 1er mai jusqu'à la fin de la saison la pêche moyenne, à l'exception de quelques bonnes captures dans la première semaine de mai, a été passable.

Grande-Rivière.—La pêche du homard a commencé d'une manière très satisfaisante le 1er mai, et durant la première semaine il a été fait d'excellentes captures, mais après les pêches sont devenues mauvaises pour cesser complètement le 4 juillet. Il n'y a qu'un seul établissement de conserve du homard à cette station, et la pêche de la saison est considérée au-dessous de la moyenne.

Pointe-Newport.—Du 1er au 23 mai la pêche du homard a été passable, mais bien faible à partir du 23 mai jusqu'au 11 juin. Comparée à la pêche de l'an dernier la moyenne a beaucoup diminué. La quantité totale de homard mis en conserve est estimée à 600 boîtes.

Paspébiac.—Il n'a été fait aucun rapport de cet endroit.

Nouveau-Brunswick.

Caraquet.—Le homard est arrivé vers le 17 mai, et la pêche a été bonne quoique très irrégulière pendant le reste du mois. Dans le cours du mois de juin la pêche a été en moyenne passable mais irrégulière. Il n'a pas été fait de captures qui méritent d'être mentionnées en juillet. La pêche totale est considérée la plus faible qu'on ait faite depuis plusieurs années.

Miscou et Shippegan.—La pêche a commencé le 1er mai, mais il a été pris très peu de homards jusqu'au 16; à cette date la pêche est devunue passable et il en a été ainsi jusqu'au 24 juin. Après cela et jusqu'au 13 juillet il a été pris très peu de crustacés. L'on estime que les fabriques situées sur les rivages du large ont assez bien réussi, tandis que celles qui se trouvent sur la terre ferme n'ont pas eu autant de succès. 22 établissements ont été exploités dans ce quartier de pêche au cours de la dernière saison, et le paquage total est évalué à environ 8,000 boîtes.

Escuminac.—Le homard a fait son apparition vers le 3 mai, il y en avait peu, mais le nombre a augmenté jusqu'à devenir passable vers le 8, et après cela l'on a fait de bonnes pêches. La pêche a été faible ensuite tout le reste de la saison. La pêche totale est évalué à 550,000 homards, ce que l'on peut considérer le travail d'une saison assez bonne.

Havre-au-Castor.—La première pêche de homard signalée cette année le fut le 26 mai, et l'on a pris chaque jour une assez bonne quantité de ce crustacé jusqu'au 1er juin, mais après cette date les captures sont devenues bien meilleures, pour diminuer ensuite graduellement après le 16 juin. La pêche de cette saison excède quelque peu celle de l'an dernier, mais si l'on tient compte qu'il a été fait usage de plus nombreux engins de pêche la moyenne par homme ou par trappe n'a pas augmenté. L'on rapporte qu'on a vendu la plus grande quantité du crustacé sur les marchés canadiens, mais tous les homards vivants ont été facilement vendus à Eastport, Maine.

Grand-Manan.—Le homard est arrivé vers le 24 mai et il s'en est pris de bonnes quantités à Dark-Harbour et des quantités passables à North-Head ; mais la pêche a été faible tout le reste de la saison. Malgré le fait que le nombre des employés dans le cours de la dernière saison excède de 20 pour 100 celui de l'année précédente et que les opérations de pêche aient commencé beaucoup plus tôt à la majeure partie des stations, l'on estime cependant que la pêche totale ne dépassera pas 250 tonneaux, c'est 50 tonneaux de moins qu'en 1893.

Ile du Prince-Edouard.

Miminegash.—Depuis la première apparition du homard le 1er mai jusqu'au 21 les captures de chaque jour ont été excessivement bonnes, mais graduellement la pêche diminua jusqu'à ce qu'elle finit complètement le 30 juin. Du Cap-Gage à la Pointe-Ouest, distance de 20 milles, l'on n'a mis en conserves qu'environ 3,719 boîtes. Quelques fabriques qui emploient 4 bateaux et 1,600 trappes n'ont pas réussi à produire plus de 200 boîtes. A tout prendre le résultat de la dernière saison est mauvais eu égard au capital placé.

Alberton.—La pêche du homard a commencé le 3 mai et les apparences étaient très bonnes dans la plupart des sections de la station, bien qu'on ait rapporté des captures irrégulières mais en moyenne passables dans cette localité. Sur la rive occidentale à partir de Miminegash jusqu'à Nail-Pond, le homard n'est demeuré qu'à peu près trois semaines, tandis qu'au Cap-Nord et au Havre-à-l'Oie, cinq milles au sud d'Alberton, il a paru séjourner jusqu'à la fin de la saison. Les captures en juin et dans la première semaine de juillet ont été très faibles, mais irrégulières à Alberton. Les quelques établissements de conserves du Cap-Nord, et ceux qui se trouvent disséminés le long de la côte, de ce port à Malpèque, ont fait une bonne saison d'après les rapports, ce qui sera un avantage sur l'an dernier, mais à toutes les autres stations de ce quartier, le Cap-Kildare excepté, la pêche a été considérée mauvaise. Mr J. P. Brennan, le précieux correspondant du bureau à ce port, constate après avoir passé en revue l'industrie du homard dans ce quartier de pêche qu'invariablement le crustacé reste plus longtemps aux environs des pointes et des caps que dans les autres localités. Ils paraissent s'y diriger et y demeurer. Cela a été particulièrement remarquable au cours des dernières six ou huit saisons à la Pointe-Ouest, à Cap-au-Loup, au Cap-Nord et au Cap-Kildare, et pour cette saison les gens de ce quartier se rassemblent à ces endroits pour y pêcher.

Malpèque.—La saison s'est ouverte environ quinze jours plus tard cette année et la première capture a été rapportée le 19 mai. De cette date au 20 juin la pêche a été bonne, bien qu'un peu irrégulière en juin. Du 21 au 28 juin elle a été passable et bonne durant les premiers onze jours de juillet. La pêcherie a été alors fermée pour la saison. Le résultat de la saison est considéré une bonne moyenne, l'on a mis en conserves dans le quartier à peu près 2,000 caisses.

Georgetown.—Le premier rapport reçu le 17 mai indiquait une pêche passable, laquelle s'est continuée jusqu'au 4 juin. Après cette date et jusqu'à la fermeture de la saison, si l'on excepte quelques bonnes pêches vers le milieu de juin, le poisson était de petite taille et très rare. Vers le 24 juin l'on a rapporté que le homard de bonne taille fréquentait les bancs, mais comme c'était loin des établissements de conserves il était impossible de s'y rendre avec de petites embarcations. Le 8 juillet les trappes furent transportées dans des eaux peu profondes et les captures ont été un peu meilleures. La pêche totale est à peu près celle de 1893.

Cap-Breton.

Port-Hood.—Le homard a d'abord fait son apparition vers le 5 mai et il en a été pris en quantité passable chaque jour régulièrement jusqu'à la fermeture de la saison.

Mabou.—La pêche a commencé environ une semaine plus à bonne heure cette année, c'était le 9 mai d'après les rapports, mais comme le temps était mauvais il a été fait peu de choses avant le 18 mars. A cette date l'on a commencé à prendre de gros homards chaque jour pendant environ une semaine.

Durant la dernière semaine de mai la pêche a quelque peu diminué, et dans tout le cours de juin et la première semaine de juillet il y a eu peu de homards, mais vers le 10 juillet le crustacé est revenu en nombre assez grand et il en a été ainsi jusqu'à la fin de la saison.

Margaree.—Le homard s'est montré vers le 16 mai et pendant ce mois les pêches ont été bonnes, bien que le 18 beaucoup des trappes aient été endommagées dans une forte tempête. Durant le mois de juin et jusqu'à la fin de la saison la pêche a donné une moyenne passable. La pêche totale est évaluée à 25 pour 100 de moins que celle d'une saison ordinaire.

Chéticamp.—Bien que la pêche n'ait pas commencé avant le 29 mai par suite du mauvais temps, elle a été passable et régulière pendant la saison entière.

Meat-Cove.—La saison était assez avancée quand la pêche a commencé, parce que l'établissement de conserve n'était pas exploité. La pêche a commencé le 21 mai et il a été fait d'excellentes captures de gros homards tout le reste de la saison. Bien que les rapports mentionnent du homard en abondance en juin les pêcheurs n'ont pu, à cause du mauvais temps, visiter leurs trappes, qui ont été très avariées à deux ou trois reprises vers la fin du mois. Pendant le reste de la saison la pêche a varié de passable à bonne, et à tout prendre la saison est considérée très bonne.

Ingonish.—La pêche n'a commencé cette année que le 26 mai et l'on a alors fait de bonnes captures, ce qui s'est continué jusqu'à la fin de la saison. La pêche totale est considérée aussi bonne que celle de l'année dernière.

Sainte-Anne.—La pêche du homard pendant la dernière saison a passablement réussi.

Louisbourg.—Le homard s'est montré en assez grande quantité vers le 7 mai, mais la pêche n'a pas été forte jusque vers le 17 par suite de la grande rareté de la boitte. Pendant les deux semaines suivantes les captures ont été très passables et le 1er juin les paqueurs avaient de la difficulté, d'après les rapports, à mettre en conserves tout ce qui était pris. Après cela il a commencé à faire un vent violent, et pendant le reste de la saison les captures ont varié de passables à mauvaises. L'on estime que la pêche totale est beaucoup au-dessous de la moyenne et d'un gros tiers moindre.

Gabarus.—La première apparition du homard a été signalée le 10 mai et la pêche a été bonne pendant environ une semaine, mais vers le 17 elle a été un peu moins bonne tout en étant passable jusqu'au 20 juin. Après cette date et jusqu'à la fin de la saison il a été pris peu de homards.

L'Ardoise.—La pêche a commencé vers le 22 mai et a donné un rapport passable chaque jour jusque vers le 20 juin. A cette date le crustacé s'est fait rare et les pêcheurs ont commencé à transporter leurs trappes en eau profonde. Cela leur a peu réussi cependant et la saison était pratiquement finie le 30 juin. C'est l'opinion générale des pêcheurs et des paqueurs que la dernière saison a été bonne et meilleure que la précédente. Le homard était d'une bonne taille moyenne.

Saint-Pierre.—Le homard a donné une assez bonne moyenne du 1er de mai à la fin de la saison, et pendant la deuxième semaine de juin il y a eu de bonnes captures. Au commencement de mai les pêcheurs ont perdu des trappes emportées par la glace, mais malgré cela la saison a été bien passable.

D'Escousse.—La première apparition du homard a été signalée le 14 mai, mais il en a été pris peu chaque jour pendant environ une semaine, après cette date le crustacé a graduellement augmenté jusqu'à devenir abondant. Du 4 au 24 juin la pêche a varié de passable à bonne, mais après cette date elle est devenue mauvaise, et tout était fini le 30. A tout prendre la pêche est considérée très faible, parce que la glace est demeurée tard sur la côte au printemps.

Il y avait 50 bateaux montés par un ou deux hommes qui s'occupaient de cette pêche l'année dernière, la moyenne obtenue par embarcation a été estimée à 2,000.

C'est l'opinion générale des pêcheurs et autres intéressés que la rareté relative du homard cette année est due au fait que le crustacé se nourrit du hareng mort que les Américains rejettent de leurs seines, ce qui les empêche d'approcher du rivage.

Petit-de-Grat.—Le homard est arrivé comme d'habitude le 3 mai, mais il a été très rare jusque vers le 16. Depuis ce temps jusqu'à la fin de la saison les captures ont été en moyenne assez bonnes.

Arichat-Ouest.—La baie ayant été couverte de glaçons flottants au printemps la pêche du homard n'a pu commencer avant le 9 mai (bien que les pêcheurs eussent tendu leurs trappes vers le 1er, a-t-il été rapporté), ou près d'un mois plus tard que d'habitude. En conséquence une partie de la meilleure saison pour prendre ce crustacé s'est trouvée perdue. Du 9 au 25 mai les captures ont été en moyenne passables, mais durant le reste de la saison le homard s'est fait rare. Le crustacé qui se prend dans ce quartier de pêche après le 10 juin vient près du rivage dans les rochers. Cet endroit est assez limité, en sorte qu'un tiers des trappes couvre la pêcherie, et en conséquence l'encombrement fait du tort à tous. A tout prendre la pêche n'a pas dépassé la moitié de ce qu'on pourrait appeler la moyenne passable d'une bonne année. Les prix étaient de un tiers moindres que l'année précédente, en sorte qu'il est facile de voir que sous le rapport financier la pêche a presque manqué.

Arichat.—Depuis l'ouverture de la saison, le 12 mai, jusqu'au 22 juin, la pêche a été passable, malgré le fait que les pêcheurs aient perdu pratiquement trois semaines à cause des glaçons flottants environnant la côte. Du 23 juin à la fin de la saison les captures ont été faibles.

Rivière au Saumon.—Les rapports reçus indiquent de bonnes captures de homard durant les premiers dix jours de mai, mais ensuite la pêche est devenue irrégulière et a varié de passable à bonne jusqu'au 1er juin. Pendant tout le mois de juin elle a été mauvaise.

Havre Musquodoboit.—Le homard est arrivé en quantité passable dès le 11 mai, et jusqu'au 26 l'on a fait assez regulièrement des captures passables. Le 15 mai la pêche était assez bonne à Jeddore. Dans le cours de la dernière semaine de mai elle s'est quelque peu améliorée, mais vers le 5 juin elle a beaucoup diminués et pendant le reste de la saison les captures ont varié de passables à bonnes.

Lunenburg.—Dans tout le courant de mai la pêche a été assez bonne et il a été fait rapport le 8 que les captures jusqu'alors dépassaient celles de la saison précédente. Il a été fait peu en juin et les rapports en mentionnent que quelques légères captures durant la dernière semaine. Les pêches faites de janvier à avril ont été assez bonnes et le homard a été exporté vivant aux Etats-Unis.

Port-Medway.—Première apparition vers le 3 mai, et pendant ce mois et jusqu'au 8 juin les pêches ont été bonnes bien qu'un peu irrégulières. Après cela les rapports ont mentionné peu de pêche, bien qu'ils soient d'assez bons à mauvais.

Bayfield.—La pêche a commencé environ dix jours plus tard cette année, la première capture s'est faite, d'après les rapports, vers le 26 mai. Pendant le reste du mois la pêche a été assez bonne, mais elle est devenue bonne pendant les deux semaines suivantes de juin, après quoi elle a graduellement diminué jusqu'à la fin de la saison, le 6 juillet. La pêche totale de la saison est considérée passable.

Canso.—Première apparition signalée le 15 mai, mais peu de homards ont été pris avant le 23, et de cette date au 11 juin les captures ont été bonnes. Durant les deux jours suivants il a été fait d'excellentes pêches qui sont devenues graduellement encore meilleures jusqu'au 5 juillet, quand cette pêche a été close. Le paquage total du homard dans Canso a de beaucoup dépassé celui de 1893, il a été d'à peu près 7,800 caisses évaluées à $39,000. La pêche avait pourtant commencé à peu près trois semaines plus tard que l'année précédente.

Whitehead.—La pêche a commencé vers le 8 mai, et pendant les semaines suivantes de bonne captures ont été faites assez régulièrement, après quoi le homard s'est fait rare, et pendant le reste de la saison il s'en est pris peu. La pêche totale est évaluée à 3,800 caisses.

Havre d'Isaac.—Le premier rapport reçu le 8 mai indiquait une assez bonne pêche, et de cette date à la fin de la saison la pêche moyenne a été passable.

Baie Spry.—Le homard est arrivé le 28 mai et il en a été pris d'assez grandes quantités jusque vers le 4 juin, mais après cette date le crustacé s'est fait rare.

Liverpool.—La pêche a commencé le 19 mai, et durant les quatre jours suivants il a été rapporté de bonnes captures faites au large. La pêche totale de la saison n'est pas considérée aussi bonne que celle de l'an dernier. L'on a mis en conserves 1,255 boîtes dans ce port, et environ 950 autres à d'autres établissements situés à une distance de quatre milles. Une très grande quantité de ce homard est vendue frais aux capitaines de sémaques américaines qui le transportent aux ports des Etats-Unis et le vendent facilement à des prix rémunérateurs.

Lockport.—Le homard est arrivé environ dix jours plus tard cette année, et la première capture rapportée a eu lieu le 12 mai. Pendant les deux semaines suivantes l'on a fait chaque jour de bonnes pêches, mais elles ont diminué après cela et il en a été ainsi toute la saison. L'on a fait rapport qu'il avait été expédié 250,000 barils de homards vivants et qu'il a été mis en conserves 150,000 homards.

Pointe au Sable.—Le premier rapport reçu le 7 mai indiquait une bonne pêche, laquelle s'est considérablement améliorée encore pendant la semaine suivante. Du 25 au 31 mai les pêches n'ont été que passables, mais elles sont devenues meilleures pendant la première semaine de juin, et un établissement a dit avoir mis en conserves alors 650 caisses; soit 150 caisses de plus que le paquage entier de 1893. Pendant le reste du mois les pêches ont varié de passables à mauvaises, et le homard était de petite taille. Il est estimé que la pêche totale a dépassé d'un tiers celle de 1893, et le homard était de grosse taille à l'ouverture de la saison.

Port La Tour.—Rapport de la première apparition du homard le 2 mai, mais les captures n'ont pas été considérables jusqu'au 17 ; à cette date il y a eu une légère amélioration pendant environ une semaine, après quoi le crustacé s'est fait rare, ce qui a continué d'être jusqu'à la fin de la saison. La pêche totale est évaluée à à peu près celle de l'année dernière et les prix étaient plus élevés, ce qui est attribué naturellement à l'immense exportation de homards vivants aux Etats-Unis.

Pubnico.—La pêche a commencé le 1er mai et d'assez bonnes captures ont été rapportées chaque jour pendant environ une semaine. Le 19 le homard était rare près des côtes, mais l'on a fait d'assez bonnes captures à la pointe Pubnico jusqu'au 23, mais de cette date au 30 juin la pêche a été légère. L'on a fait rapport d'assez bonnes pêches aux îles à la Vase et au Loup-marin pendant la saison. A tout prendre la pêche de la saison est considérée mauvaise.

Yarmouth.—Pendant la première semaine de mai le homard abondait, mais le reste du mois ce n'était que passable. Vers le 1er juin le crustacé s'est fait très rare et il en a été ainsi jusqu'au 18, et il a été alors fait rapport d'une légère amélioration dans la partie nord du comté. De bonnes pêches ont été faites jusqu'au 24, mais il fallut fermer la pêcherie par suite de la brume et de la rareté de la boitte. Durant la dernière saison il a été exporté de Yarmouth aux Etats-Unis 33,255 caisses à claire-voie (nombre moyen de homards par caisse, 75; poids moyen, 140 livres), évaluées à $193,624. Comparé à la dernière saison la pêche accuse une diminution de 3,297 caisses.

Digby.—Première apparition notée le 3 mai, et pendant ce mois jusqu'au 5 juin la pêche moyenne a été assez bonne. Du 6 au 14 juin les captures ont été bonnes, mais après cela, et jusqu'à la fin de la saison le 30 juin, la pêche moyenne n'a été que passable.

Iles de la Madeleine.

Le premier rapport reçu de ces îles, le 9 mai, indiquait une pêche passable à l'île d'Amherst, laquelle s'est élevée à bonne et est demeurée telle jusqu'au 14 juin. Le 22 mai, cependant, pendant que la pêche était bonne aux stations situées sur le côté nord des îles, il a été fait rapport que mille trappes se trouvaient détruites, ce qui a fait un grand tort aux pêcheurs qui devront les réparer. Dans le cours de la dernière partie du mois de juin la pêche a été en moyenne assez bonne, mais comme au mois de mai les pêcheurs, du côté nord de l'île subirent de fortes pertes. Après cette date et jusqu'à la fin de la saison les captures ont été faibles. Quelques-unes des meilleures pêcheries de homard de la localité sont les suivantes, viz. : île Bryon, Etang-du-Nord (ou île de la Pierre à Grès), île à l'Oie, South Beach (sur l'île

Alright), Old Harvey-Head et Grande Entrée (sur l'île Coffin), île de l'Entrée, havre Amherst, et d'autres moins importantes, comme Bassin, Anse de la Cabane et Cap Ouest (sur l'île Amherst). A tous les endroits qui précèdent l'eau est peu profonde sur une distance considérable, ce qui fait un lieu de rendez-vous pour le homard et contribue certainement à rendre la pêche inépuisable. On rapporte que le fermier de l'établissement de conserves de l'île Payon a paqué, durant la dernière saison, 1,500 caisses vendues facilement à Halifax, N.-E. A tout prendre la pêche a été très passable, et se compare avantageusement à celle des années antérieures.

HARENG.

Québec.

Sept-Iles.—Le hareng s'est montré vers le 22 mai et il en a été pris de bonnes quantités jusque vers le 5 juin. Pendant la première semaine de juillet le temps ayant empêché la pêche les captures ont été faibles. Quelques excellents coups de filets ont été faits le 16 et le 17 juillet. Bien que le hareng ne se soit pas montré à beaucoup d'endroits de ce quartier en très grande quantité, la pêche générale a été considérée bonne.

Gaspé.—Très rare et irrégulier en juin, juillet et août. La pêcherie de la rive nord a donné d'assez bons résultats.

Pointe Saint-Pierre.—Dans tout le cours de mai la pêche a donné une bonne moyenne, elle était assez bonne pendant la première moitié de juin, mais le poisson était assez rare dans la seconde moitié du mois et les dix premiers jours de juillet. Du 10 au 23 juillet les captures ont été bonnes, et à cette date le poisson est devenu très abondant, ce qui a continué jusqu'à la fin du mois. Il a été fait rapport d'une assez bonne pêche chaque jour en août, et cela, sauf quelques très bonnes captures dans la troisième semaine d'octobre, s'est continué en moyenne jusqu'à la fin de la saison. La pêche totale est estimée à peu près 375 barils.

Percé.—Le premier rapport reçu le 1er mai indiquait qu'il avait été fait de bonnes captures depuis le 16 avril. Du 1er mai au 4 juin la pêche a été bonne, mais après cette date le poisson s'est fait rare et il en a été ainsi jusqu'au 6 juillet. A partir de là la pêche est redevenue passable pour augmenter jusqu'à très bonne le 1er août. Du 14 août à la fin d'octobre les captures ont été assez bonnes quand le temps a permis de faire la pêche.

Grande-Rivière.—Bien qu'on ne s'occupe pas spécialement de cette pêcherie, cependant, la pêche moyenne durant le mois de mai a été bonne ; les rets ont débordé du 16 au 18 inclusivement. Dans le mois de juin la pêche a été assez faible, bien que dans le cours de la dernière semaine les captures variaient de passables à bonnes sur les bords. La pêche de juillet a été en moyenne passable mais irrégulière Pendant les mois d'août, de septembre et d'octobre le mauvais temps a empêché la pêche, bien qu'il ait été fait de bonnes captures.

Pointe Newport.—Il a été fait rapport d'une pêche passable du 1er au 9 mai, mais après cette date et jusque vers le 24 il n'a été pris que peu de poissons. Du 24 mai au 30 juin les captures ont été faibles et irrégulières, mais par la suite elles sont devenues passables et il en a été ainsi pendant tout le mois. Durant la première moitié d'août on a rapporté de bonnes captures, mais il a été pris peu de poissons après ce temps. La pêche totale est estimée à 1,000 barils.

Paspébiac.—Le premier rapport reçu le 1er mai indiquait que la pêche avait été passable depuis le 16 avril, date à laquelle elle avait commencé. Durant les premières trois semaines de mai il a été fait chaque jour de bonnes prises, mais le poisson fut chassé au large par le vent vers le 20, et ensuite la pêche n'a pas été considérable.

Anticosti.

Pointe S.-O.—Le premier rapport mentionnant qu'il avait été pris du hareng à cette station donnait la date du 13 juin, et depuis lors jusqu'au 20 juillet les captures ont varié de passables à mauvaises. Du 20 juillet à la fin du mois il a été impossible de pêcher à cause du temps orageux, mais pendant les trois premières semaines d'août il a été fait de légères prises chaque fois que le temps a été favorable.

Baie des Anglais.—Le 29 mai il a été fait rapport de légères captures ici et aux stations situées à l'extrémité occidentale de l'île. Dans les premières deux semaines de juin les pêches ont été très bonnes à toutes les stations de ce quartier, mais elles sont devenues mauvaises pendant le restant du mois. La pêche a été très bonne les deux premières semaines de juillet, mais le mauvais temps commença et il n'a rien été fait qui soit digne de mention durant la saison.

Baie du Renard.—Le hareng abondait à cette station le 28 mai, et le lendemain il a été fait d'excellentes captures. Le 31 mai les prises étaient mauvaises, mais du 1er juin à la fin du mois elles ont varié de très bonnes à mauvaises.

Baie Ellis.—On rapporte que le vent violent du nord-est du 30 mai a chassé la plus grande partie du hareng de la baie du Renard. Ces poissons abondaient le lendemain dans la baie Ellis. Aucun rapport n'a été fait ensuite.

Nouveau-Brunswick.

Caraquet.—Il a été fait de légères pêches de hareng du 5 au 14 mai, et après cette date les pêches sont devenues très bonnes, et le 23 le poisson abondait dans la baie, et le 29 il était au large de la même baie. Dans tout le cours des mois de juin et juillet les captures ont été très rares et irrégulières, mais en août, bien qu'elles aient été légères jusqu'au 15, elles ont graduellement augmenté, ensuite jusqu'au 24 septembre, et les rets rapportaient alors, dit-on, en moyenne près de 12 barils. Pendant le reste du mois et en octobre, bien que les pêches aient été bonnes en moyenne, elles étaient très irrégulières.

Misco et Shippegan.—Il a été fait de faibles pêches à partir du 1er mai, mais le 5 le poisson abondait, dit-on, dans la Coulée de Shippegan, et quelques bateaux en avaient dix barils. Pendant le reste du mois les captures ont été bonnes, bien que très intermittentes. Le 25 août le hareng s'est présenté au large du banc Caraquet, et de bonnes pêches ont eu lieu jusqu'au 2 octobre. A tout prendre la pêche est considérée faible.

Escuminac.—Il a été fait rapport de bonnes pêches du 2 au 11 mai, mais après cette date et jusqu'à la fin du mois les captures n'ont pas été fortes. La pêche totale est estimée à 5,000 ou 6,000 barils.

Grand-Manan.—Le hareng était en retard d'à peu près trois semaines cette année, et le premier rapport indiquait une pêche passable à Dark-Harbour. Dans le cours des premiers dix jours de juin les prises ont été légères et le mauvais temps a ensuite empêché la pêche, bien qu'il ait été capturé quelques poissons à Swallow-Tail et les Riplings. Rapport a été fait qu'un navire y avait pris 9 barils. Pendant le reste du mois il a été pris des quantités passables de poissons sur les Riplings et à Dark-Harbour quand le temps était beau. En juillet il a été fait rapport de quelques pêches, elles avaient été passables à Dark-Harbour du 11 au 13 inclusivement, faibles aux Riplings et à Indian-Beach les 18 et 19 respectivement, bonnes aux Riplings le 20, et passables à Mooney-Cove le 24. Le 1er août le hareng abondait aux Riplings, et pendant la semaine suivante l'on a fait de bonnes pêches à Beal's-Eddy Whale-Cove et Pettis-Cove; les rapports mentionnent une pêche assez bonne pendant ce temps à Indian-Beech, Beal's-Eddy et l'île Longue. Le 9 et le 10 il y avait abondance de harengs à Dark-Harbour et Pettis-Cove, et le 24 à Bradford's-Cove, au ruisseau à l'Anguille, Whale-Cove et Flagg's-Cove, ce qui a duré tout le restant du mois. Dans la première semaine de septembre il a été fait de très bonnes pêches à Flagg's-Cove, la pointe Bancroft, Deux Iles, l'île au Canard et l'île Longue, mais le 10 elles ont un peu diminué à la pointe Bancroft et à Deux-Iles, mais les rapports accusaient une assez bonne pêche au moyen de rets à Flagg's-Cove le 12. Les deux jours suivants il a été fait de bonnes prises à Gull-Cove, mais de faibles à d'autres endroits. Pendant la troisième semaine du mois la pêche a été très bonne aux Riplings, dans les nasses de Deux-Iles, à Cheney's-Head, Seal-Cove, Wood-Island, Flagg's Cove, Cow-Passage et la pointe à l'Etang. De bons coups de filets ont été donnés du 1er au 3 août, inclusivement, à Wood-Island, Trois-Iles et aux nasses de Seal-Cove. A tout prendre, le hareng a donné un rendement plus élevé qu'en toute autre année antérieure. Quant au poisson fumé il en a été préparé au delà de 1,500,000 boîtes ; il en a été de plus exporté aux Etats-Unis une quan-

tité égale. Le hareng mariné peut être sûrement évalué à 5,000 barils, et 80 pour 100 au moins de la pêche entière ont été pris par les pêcheurs employant des nasses. L'on considère que la principale cause qui porte le hareng à fréquenter les nasses par troupes immenses et à y demeurer à une époque aussi avancée de la saison et jusqu'à ce moment, c'est la présence dans la baie d'immenses bancs de chiens de mer et de merluches au large, poissons qui chassent le hareng dans les eaux peu pro. fondes.

Havre au Castor.—Dans la troisième semaine de mai il a été fait rapport de la pêche de petits harengs, laquelle a été assez considérable tout le mois de juin. Le 1er juillet le poisson est devenu très abondant, mais il n'est demeuré que jusqu'au 11 et il s'est fait rare de nouveau. Il a été fait d'assez bonnes pêches de gros poissons du 6 au 15 août, lesquelles sont devenues encore meilleures la semaine suivante. Du 26 août au 11 octobre le gros hareng était très rare, mais le petit abondait et toutes les nasses en étaient remplies. Le temps a été orageux pendant le reste du mois et très peu a été fait. Si l'on excepte la pêche du gros hareng, qui a presque manqué, celle du hareng-à-sardine a été aussi abondante qu'à la dernière saison, mais comme les prix payés pour cette espèce de poisson sur les marchés américains étaient bas, il en a été fumé une plus grande quantité.

Iles de la Madeleine.

Ile Amherst.—C'est la principale du groupe pour la pêche du petit hareng, et elle possède une flotte de cinquante à soixante bateaux. Le 3 mai le poisson abondait à cette station et à l'Etang du Nord ou île à la Meule, et il y est demeuré tout le mois. De grandes quantités ont été prises, mais par suite du mauvais temps la pêche n'a pas été très bonne pendant la plus grande partie du mois. Dans la dernière semaine de juin on a pris chaque jour de gros harengs, et cela s'est continué tout le mois de juillet. Les années dernières on prenait jusqu'à 20,000 barils de hareng, mais cette année la pêche n'a pas été aussi bonne ici, non plus qu'à aucune des stations de ce groupe.

Ile du Prince-Edouard.

Miminegash.—Le hareng a fait son apparition en quantité passable le 3 mai, et bien que les captures aient été faibles elles étaient plus abondantes sur la côte qu'elles ne l'avaient jamais été. Du 29 mai au 10 juin la pêche a été bonne, mais elle est ensuite devenue mauvaise et irrégulière. La boitte de hareng abondait durant la saison.

Alberton.—Il a été fait d'assez bonnes pêches le 1er et le 2 mai, lesquelles sont devenues très bonnes le 4. Le 7 le poisson était très abondant, et l'on a rapporté d'excellentes captures. Il s'est perdu beaucoup de bateau et d'engins de pêche le 16 durant une forte tempête. Depuis cette période jusqu'à la fin de juin il a été fait très peu de choses.

Tignish et Waterford.—A peu près la même chose qu'à Miminegash.

Malpèque.—Le poisson s'est montré en petites quantités le 3 mai pour augmenter graduellement jusqu'au 11, alors qu'il a été fait de grandes prises dans quelques parties de la baie. La pêche est considérée avoir donné une bonne moyenne.

Georgetown.—Le premier rapport reçu le 1er mai indiquait qu'il avait été fait d'assez bonnes pêches de hareng du 10 au 27 avril, et le poisson est alors arrivé en très grande abondance dans la baie Cardigan et au large de l'île Panmure. Pendant les premiers neuf jours de mai l'on a rapporté d'excellentes pêches, mais les opérations ont été suspendues durant deux jours par suite du mauvais temps. Le 12 le hareng abondait de nouveau dans la baie Cardigan, et l'on a fait rapport chaque jour de pêches très passables, mais sur les bancs de l'ouest la pêche était mauvaise. Les deux ou trois premiers jours de juin il fut pris beaucoup de poissons, mais le 5 le mauvais temps empêcha la pêche. Le 9, rapport fut fait que le hareng avait frayé, et après cela il est devenu rare, et il en a été ainsi jusqu'au 25 août, alors que le havre fut rempli de petits harengs. Le 29 il fut également rapporté que le hareng s'était montré au large de l'île Pictou, et les bateaux ont fait de bons coups de filets les trois jours suivants. Le mauvais temps a empêché la pêche pendant la plus grande partie

de septembre, mais du 22 au 1er octobre il a été fait d'assez bonnes prises chaque jour, et le hareng abondait sur les bancs de Souris et près du rivage entre l'île Panmure et Murray-Harbour. On rapporte qu'il y avait de si nombreux chiens de mer que le poisson des rets a été dévoré par eux avant que les pêcheurs aient pu le recueillir.

Cap-Breton.

Port-Hood.—Le hareng a fait son apparition en quantité passable vers le 5 mai, et il en a été ainsi durant tout le mois. La pêche du printemps au large de Bedèque durant les deuxième et troisième semaines de mai a été bonne, et un certain nombre de navires se sont fournis de boitte. La pêche d'été a manqué.

Mabou.—Pendant la deuxième et la troisième semaine de mai il a été fait d'assez bonnes pêches quand le temps l'a permis, mais ensuite elles ont été mauvaises jusqu'à la fin d'août.

Margaree.—La pêche faite en mai, juin et juillet a été faible. La pêche totale est évaluée à 50 pour 100 de moins que celle de la dernière saison; les bateaux n'ont pris et moyenne qu'environ sept barils.

Chéticamp.—La pêche a commencé le 1er mai sous de bons auspices, mais le 5 elle est devenue mauvaise et il en a été ainsi tout le mois. Il n'a pas été fait rapport de pêches en juin, mais durant les deux premières semaines de juillet il a été pris un peu de poisson chaque jour.

Meat-Cove.—La pêche a commencé le 4 mai, mais a manqué, car les bancs de juin et juillet ont fait défaut sur la côte.

Ingonish.—Le hareng a été signalé le 4 mai, mais il en a été pris très peu jusqu'au 24; à partir de cette date une petite quantité de poisson a été prise chaque jour pendant le reste du mois, la première et la dernière semaine de juin, et la première semaine de juillet. Les bancs d'été n'ont pas visité cette partie de la côte, de même que pendant les trois dernières années, et il est admis que le grand nombre de trappes à homard que l'on a tendues pendant ces dernières années dans les baies ont chassé le hareng. La pêche totale est estimée inférieure à la moyenne.

Sainte-Anne.—Le hareng a fait son apparition dix jours plus tôt cette saison, et pendant les premiers dix jours les rets ont rapporté de 200 à 400 poissons. Pendant la troisième semaine il a été fait d'excellentes captures, le 18 particulièrement, jour où il a été pris 100 barils dans les trappes. Le reste du mois de même que pendant la première semaine de juin la pêche a été faible. Du 1er au 14 juillet la pêche a été assez bonne, mais ensuite le poisson s'est fait rare et il n'a pas été fait de rapport après le 20. L'on rapporte que la pêche du printemps a passablement réussi, mais celle de l'été n'a pas été très bonne depuis trois ou quatre ans.

Sydney-Nord.—En mai la pêche a donné une moyenne passable, mais il n'a rien été fait en juin avant le 29. A cette date le poisson abondait et il a été fait de très bonnes pêches jusqu'au 10 juillet.

Louisbourg.—Du 26 mai au 28 août il a été fait un peu de pêche assez régulièrement; dans la dernière semaïne de juin et la première semaine d'août l'on a pris de bonnes quantités de harengs gras. La migration de juillet a été bien meilleure que celle de l'an dernier, mais au moment où les pêcheurs commençaient à bien faire le chien de mer s'est montré et il a fallu enlever les rets avant le départ du hareng.

Gabarus.—La pêcherie du hareng s'est ouverte vers le 5 juin, et pendant tout le mois la pêche a varié de passable à mauvaise. Il a été pris un peu de poisson assez régulièrement durant le mois de juillet, et la pêche a donné une moyenne passable dans le mois d'août.

L'Ardoise.—La pêche a commencé vers le 25 mai, mais il a été pris peu de poissons avant le 30 juin, date à laquelle le hareng est arrivé; les captures n'ont pas été grandes, parce que les pêcheurs se préparaient à aller pêcher à l'île Scattarie. En juillet la pêche a été également mauvaise, mais elle s'est quelque peu améliorée en août, et la moyenne a été alors passable. Du 12 au 22 septembre il a été pris un peu de poisson chaque jour. A tout prendre cette pêche a manqué, et certains pêcheurs ont pris bien juste ce qu'il leur fallait pour leur propre usage. On dit cependant qu'il en a été vendu une assez grande quantité aux pêcheurs des lignes de fond de la Nouvelle-Ecosse pour la boitte.

Saint-Pierre.—Pendant le mois de mai les rets ont donné une quantité passable de hareng sur le lac Bras-d'Or, mais les seules pêches qui méritent d'être mentionnées à Saint Pierre ont été faites du 1er juin au 22 août. Pendant cette période les rapports mentionnent de légères pêches chaque jour. On rapporte que la pêche de l'année dernière est la pire qu'on ait encore faite, et cela est attribué en grande partie à la forte flotte de seineurs qui poursuivait une migration considérable de maquereau d'été, ce qui a dispersé le poisson et l'a empêché de visiter ses habitats des bords du rivage.

Arichat.—Le hareng a été d'abord signalé vers le 18 mai, et depuis cette date jusqu'au 17 août il a été pris un peu de poisson très régulièrement. Du 17 août à la fin de septembre la pêche a été passable bien qu'un peu irrégulière au cours du mois de septembre.

Arichat-Ouest.—La pêche a commencé vers le 12 mai, et bien qu'elle n'ait pas été très forte l'on considère qu'elle a été assez bonne près du rivage, et le produit a varié de 20 à 40 barils. La meilleure pêche en bateau s'est faite cependant au milieu de la baie. Durant l'été de 10 à 20 navires, de petites embarcations pour la plupart, ont pêché sur les différents bancs. Tous ont réussi à faire d'assez bons voyages, quelques-uns ont même rapporté jusqu'à deux cents barils. Les pêcheurs rapportent que le hareng est venu en nombre assez considérable pendant toute la saison, c'est-à-dire durant les mois de juillet, août et une partie de septembre, et qu'il était gros, gras et de qualité supérieure. Il est fait rapport que si les pêcheurs avaient possédé de meilleurs bateaux ils eussent doublé facilement leurs prises.

D'Escousse.—La pêche du hareng a été faible du 27 mai au 23 juin; à cette date il a donné du hareng gros et l'on en a pris de bonnes quantités le 22. Pendant le reste de la saison la pêche a été faible, car la migration ordinaire du hareng que l'on signale ici vers la troisième semaine d'août a manqué cette année. La pêche totale n'est pas considérée la moitié aussi forte que celle de l'année dernière, ce qui est attribué au grand nombre de scieries américaines qui détruisent une immense quantité de harengs et effrayent ou empêchent les autres de se rendre près du rivage.

Petit-de-Grat.—La pêche a commencé le 24 mai et a donné une moyenne passable jusqu'à octobre; elle est alors devenue assez faible. Comme en 1893 l'on a fait de très bonnes pêches en eau profonde, de 35 à 40 brasses à peu près, et il a été pris un grand nombre de barils de hareng. En septembre il s'est pris beaucoup de petits harengs, mais les chiens de mer sont ensuite venus détruire les rets et le poisson et quelques pêcheurs ont beaucoup souffert. La pêche totale est estimée à 1,000 ou 1,500 barils de plus qu'en 1893.

Nouvelle-Ecosse.

Bayfield.—Quelques harengs ont fait leur apparition vers le 8 mai, et l'on a continué à en prendre de petites quantités jusqu'au 12 ; à cette date le poisson abondait et les captures ont varié de très bonnes à bonnes pendant le reste du mois. Après cela la pêche a été très irrégulière, et il ne s'est pris qu'un peu de harengs gras durant les premières semaines de juin et de juillet. La pêche d'été est considérée avoir manqué.

Canso.—Le 12 mai l'on a rapporté que le hareng était arrivé au large de New-Harbour, mais le pêche pendant les quatre mois qui ont suivi a été faible et irrégulière.

Whitehead.—Le hareng a fait son apparition environ quinze jours plus à bonne heure cette année, la première pêche a eu lieu le 22 mai, et de cette date au 20 juin il s'est pris peu de poissons. Le 21 juin quelques bateaux ont pris une moyenne de 500 à 1,000 harengs, et la pêche a été bonne les cinq jours suivants. Du 27 juin au 27 juillet la pêche a été faible, particulièrement à partir du 19 juillet, lorsque le chien de mer a fait son apparition. Durant la première semaine d'août l'on a fait rapport de bonnes pêches, mais le résultat ensuite a été mauvais et irrégulier. La pêche totale est estimée à environ 1,000 barils, ce qui est une augmentation de plus de 150 barils comparativement à l'année dernière.

Havre d'Isaac.—La première pêche a eu lieu le 11 juin et a été passable à toutes les stations du quartier. La pêche de printemps du hareng gras a été considérée

passable, mais celle de l'automne a été bonne à toutes les stations situées dans la baie. A tout prendre la dernière saison a été assez fructueuse.

Rivière au Saumon.—Le hareng est arrivé vers le 20 juin, mais il y en a eu très peu toute la saison.

Baie Spry.—La première pêche a eu lieu le 6 juin, et de cette date au 11 il a été pris chaque jour une assez bonne quantité de poissons. Après cela la pêche est devenue mauvaise, et la quantité totale prise, autant que le constatent les rapports, sera bien au-dessous de celle de la dernière année.

Havre Musquodoboit.—Le hareng a été d'abord signalé le 15 mai, mais il n'en a été pris que très peu jusqu'en juillet. Dans ce mois la pêche a été assez régulière quoique faible, et il en a été ainsi jusqu'au 20 avril; elle a alors un peu augmenté, mais le poisson s'est de nouveau fait rare en septembre. Bien que le poisson fut près du rivage il s'en est pris très peu jusqu'au 12 août; ce jour là la pêche a été bonne. Le temps étant ensuite devenu orageux, les pêcheurs n'ont pu réparer leurs rets et il n'a été fait que peu de bonnes pêches.

Lunenburg.—Le hareng a fait son apparition vers le 20 mai, et pendant le reste du mois il s'en est pris en quantité passable; un bateau a pris 300 harengs le 25. La pêche a été mauvaise tout le mois de juin, bien que le poisson fut gras et de bonne qualité. Dans le mois de juillet le chien de mer est venu s'emparer de la pêcherie, et la seule pêche digne de mention a été faite le 17; l'on a pris dans les trappes ce jour-là 25 barils. La pêche a été passable en août, l'on a pris jusqu'à 100 barils le 6 et le 22 au moyen des trappes, et dans tout le mois à peu près 500 barils de hareng gras. Très faible prise en septembre et au commencement d'octobre, mais dans la seconde moitié du mois chaque bateau a pris assez régulièrement de 1 à 8 barils. Somme toute la pêche du hareng des bancs est considérée mauvaise, tandis que celle de l'automne a été très bonne et au-dessus de la moyenne.

Port-Medway.—Le hareng n'a pas été signalé avant le 1er août, et il en est alors arrivé en petite quantité. Vers le 25 les trappes et seines étaient pleines de hareng. Il en a été pris très peu ensuite.

Liverpool.—Rapport fut fait que le hareng avait fait son apparition le 21 mai, mais il n'en a pas été pris avant le 1er juin, alors que quelques poissons ont été pris, et le 14 les rets ont donné une moyenne d'une moitié de baril. Les seules pêches dignes de mention de juillet à octobre ont été les suivantes:—4 barils par bateau le 16 juillet, 100 barils dans les trappes le 2 août, 3 barils par bateau le 13 août, 8 barils par bateau le 13 octobre, et de 10 à 20 barils par bateau le 15 octobre. La pêche de la saison est considérée bien meilleure que celle de l'année dernière: il a été pris 3,000 barils, sans compter 200 barils vendus à des pêcheurs américains pour la boitte.

Lockeport.—Le premier rapport en date du 9 juin indiquait que le hareng abondait dans les pêcheries, et du 23 au 25 inclusivement il s'est fait de bonnes pêches au moyen des rets aux Caps. Très peu de poisson a été pris au commencement de juillet, mais l'on en a pris de bonnes quantités dans la seconde moitié du mois. Dans le mois d'août la pêche a bien réussi, et le 11 le poisson abondait à Green-Harbour. Les deux premières semaines de septembre la pêche a été irrégulière mais bonne. Au commencement de décembre on pêchait encore avec succès, et les propriétaires de rets prenaient de 2 à 3 barils. L'on estime que la pêche totale a été de 10,000 barils.

Pointe-au-Sable.—Le hareng a fait son apparition vers le 1er juin, et de cette date au 16 février il en a été pris de petites quantités. Le 17 juillet l'on rapporta la présence d'un assez bon nombre de harengs gras, lequel augmenta considérablement, et des bateaux en avaient environ cinq barils. Pendant les premiers huit jours d'août il a été impossible de pêcher avec les filets à cause de fortes brumes, des hautes marées et du temps chaud, bien qu'il fut fait rapport de la présence de bons bancs de beaux gros poissons dans les pêcheries, mais nonobstant cela il a été fait de bonnes pêches, et le 9 les meilleurs bateaux avaient 25 barils. Du 10 août au 15 septembre on a fait rapport d'excellentes pêches de gros poissons, mais ensuite le chien de mer s'est emparé des pêcheries et a complètement suspendu les opérations, bien que le hareng abondait le 29 au phare Shelburne. Dans la deuxième semaine d'août il a

été fait assez régulièrement d'assez bonnes pêches, et le 6 novembre il y avait abondance de hareng entre le phare Shelburne et le rivage, et les bateaux étaient chargés. La pêche totale est estimée à 6,000 barils; 5,000 barils ont été salés pour le marché et 1,000 vendus frais pour la boitte.

Port-Latour.—Le hareng est arrivé le 21 mai, et de légères pêches de petits poissons ont été faites. Ces pêches ont été un peu augmentées au cours du mois suivant, grâce à de bons bancs de petits harengs, ce qui a permis aux pêcheurs de s'approvisionner de boitte. Pendant la deuxième et la troisième semaine de juillet la pêche a été faible, mais il s'est pris une bonne quantité de gros poissons gras à la fin du mois. Mauvaise pêche dans tout le cours des mois d'août et septembre, mais passable dans le mois d'octobre quand le temps l'a permis. La pêche totale est considérée à peu près égale à celle de l'année dernière—soit à peu près 3,000 barils, ce qui ne comprend pas le poisson employé à la boitte ou à la consommation locale. On rapporte de nouveau que la forte diminution constatée dans cette pêcherie est due à la pratique de laisser les rets tendus, ce qui chasse tout le poisson servant de boitte de ses habitats et a pour effet d'éloigner la morue.

Pubnico.—Le hareng a fait sa première apparition le 8 juin, et de cette date au 5 septembre la pêche a été faible et irrégulière. Le 22 août le hareng abondait à l'île à la Vase, mais il n'a pas été fait rapport de captures. Somme toute cette pêcherie a donné de mauvais résultats près des rivages, mais d'assez bons à l'île au Loup-marin et à l'île à la Vase.

Yarmouth.—Le hareng est arrivé le 22 mai en quantité passable, et le 28 il y en avait beaucoup. Rien n'a été rapporté ensuite que le 3 juillet, alors que le poisson se montrait à la rivière Tusket. Il a été rapporté de faibles pêches le 12 au phare de l'île au Poisson, et le 28 à l'embouchure de la rivière Tusket. Dans tout le cours des mois d'août et de septembre l'on a fait de très bonnes pêches de poissons de moyenne taille à l'embouchure de la rivière Tusket et aux îles Tusket.

Freeport.—Le 23 mai le hareng était en plus grande abondance que pendant les dix années précédentes. De cette date au 18 juillet il n'a pas été fait rapport d'aucune pêche, mais du 18 au 24 il s'est pris chaque jour assez de poissons, lesquels sont ensuite disparus. Le 11 septembre le hareng s'est de nouveau montré, le 18 il abondait, et il en a été ainsi jusqu'au 2 octobre.

Digby.—Le hareng a fait son apparation le 3 mai, et d'après les rapports la pêche a donné une moyenne passable. Le 21 mai il abondait dans le bassin d'Annapolis, et de gros coups de filet ont été faits dans le voisinage du ruisseau Profond. Vers le 2 octobre le poisson abondait dans la baie Sainte-Marie, mais il n'a pas été fait rapport d'aucune pêche.

ÉGREFIN.

Nouveau-Brunswick.

Havre-au-Castor.—L'égrefin commença à arriver le 19 mai, et à l'exception de quelques bonnes pêches dans la dernière moitié de juin et la première d'octobre il s'en est pris peu bien que régulièrement pendant la saison toute entière. L'on considère que la pêcherie des côtes a été meilleure cette année qu'en 1893.

Campobello.—Il a été fait rapport de quelques pêches irrégulières pendant la dernière partie de mai, mais il ne s'est pas pris régulièrement de poisson avant le 19 juin, et de cette date à la fin du mois le résultat a été bon. Du 1er au 13 juillet la pêche a été faible, mais elle s'est beaucoup améliorée vers le 20, alors que le chien de mer est venu la rendre de nouveau mauvaise. Pendant la première semaine d'août la pêche était passable, mais le 9 le chien de mer qui avait fréquenté la côte en beaucoup plus grands bancs qu'autrefois est parti, et ensuite il s'est pris beaucoup de poisson chaque jour.

Grand-Manan.—Il a été fait peu de pêche à Dark-Harbour du 24 mai à la fin du mois. Durant les premiers dix jours d'août il a été pris des quantités passables d'égrefin chaque jour aux endroits où l'on peut jeter la sonde. Dans la semaine suivante il y a eu bonne pêche dans le chenal nord, et pêche passable à Bulk-Head et Flagg's-Cove. En juillet l'on a pris assez de poissons dans le chenal nord, mais par la suite la pêche a été irrégulière et pauvre. La pêche totale est estimée à 800

quintaux, plus 100 tonneaux d'égrefin frais, ce qui se compare avantageusement avec celle de la saison précédente.

Ile du Prince-Edouard.

Comme les années précédentes, Miminegash est la seule station sur l'île où l'on a fait la pêche, et l'égrefin y abondait. Cependant le résultat a été léger, car la pêcherie n'est pas exploitée bien en grand.

Cap-Breton.

Port-Hood.—Du 4 juin au 15 octobre la pêche a été passable, bien qu'un peu irrégulière durant les mois d'août et de septembre, mais elle est devenue bonne dans la troisième semaine d'octobre. Il a été fait rapport que le chien de mer abondait de nouveau cette année, mais il n'a pas causé autant de tort que l'année dernière.

Mabou.—Pendant les dernières trois semaines de juin la pêche de l'égrefin a été faible, mais elle a augmenté jusqu'à devenir passable dans le cours du mois suivant. Il en a été ainsi ensuite pendant la saison entière, bien que la pêche ait été un peu irrégulière en avril, septembre et octobre.

Margaree.—Du 11 au 31 juin la pêche a varié de passable à mauvaise, et il a été pris peu de poissons pendant la dernière semaine d'avril. La pêche totale est considérée un peu meilleure que celle de l'an dernier, les bateaux ayant pris en moyenne environ 50 quintaux.

Ingonish.—Pendant la dernière semaine de mai il a été fait régulièrement une pêche passable d'égrefin, mais il en a été pris peu en juin et juillet. Il n'a pas été fait rapport d'aucune pêche ensuite. La pêche totale est considérée un peu meilleure que celle de la dernière saison.

Louisbourg.—La pêche a commencé le 4 juin et a été passable pendant tout le mois. Dans la deuxième semaine de juillet le poisson s'est tenu au large, et jusqu'à la fin de la saison il en a été pris régulièrement mais peu. La pêche de la saison est estimée un peu au-dessous de la moyenne, ce qui est attribué principalement au temps orageux et à l'abondance des chiens de mer sur la côte du 15 juillet au 15 octobre.

L'Ardoise.—Le poisson a fait son apparition en petit nombre vers le 23 mai, et la pêche a augmenté pendant la première semaine de juin jusqu'à devenir bonne, bien que le poisson ne mordait pas bien à l'hameçon, dit-on. Le 23 la boitte est devenue rare, et bien que le poisson a continué d'être abondant la pêche a été faible jusqu'à la fin de septembre. Somme toute la pêche a excédé celle des cinq dernières années, et le poisson a été pris en grande partie pendant le mois de juin, après quoi la pêcherie des côtes est devenue mauvaise et les pêcheurs sont partis pour Lingan et Scattarie. Là ils ont pris assez de poissons pour se dédommager, et la capture moyenne a été d'à peu près 29 quintaux par bateau.

Saint-Pierre.—Durant la dernière semaine de mai et en juin la pêche a été faible, et on rapporte qu'elle a manqué.

Petit-de-Grat.—Il a été fait rapport assez régulièrement de pêches légères du 22 mai au 25 août, mais après cette date il n'a pas été pris de poissons avant la première semaine d'octobre. Des pêches passables ont été faites alors chaque jour jusqu'à la fin du mois. La pêche totale est estimée à environ 2,000 quintaux, ou 500 tonneaux de plus qu'à la saison précédente.

Arichat.—Durant la dernière semaine de mai et les deux premières semaines de juin la pêche moyenne a été passable. Il y a eu cependant une amélioration dans la pêcherie de l'égrefin comparativement à l'année dernière, mais la quantité prise n'a pas été considérable et la pêche de l'année précédente avait été très mauvaise. Ce poisson n'est pas aussi abondant ici les dernières années qu'il l'était autrefois, quelle qu'en soit la cause. On rapporte que le poisson était de la meilleure qualité, et la saison a été la plus belle que l'on ait eue depuis longtemps pour le saler.

Arichat-Ouest.—Pêche passable le 28 mai, et depuis cette date jusqu'à la fin d'août il s'est pris régulièrement du poisson, bien qu'en petite quantité. La pêche de la saison a été considérée bien meilleure que celle de 1893.

Nouvelle-Ecosse.

Whitehead.—Le premier égrefin a été pris le 22, et il s'en est pris en petite quantité jusqu'au 30 juin. Très peu de ce poisson a été pris après cette date jusqu'au 1er août, mais pendant ce mois il en a été pris un peu très régulièrement. La pêche totale est estimée à environ 1,000 quintaux.

Havre Musquodoboit.—A partir du 29 mai il a été fait des pêches passables mais à des intervalles irréguliers jusqu'au 30 août. Du 11 septembre au 31 octobre il a été rapporté régulièrement de légères pêches chaque jour.

Lunenburg.—Les seules pêches d'égrefin à cette station ont été faites du 15 au 23 juin, date à laquelle le poisson abondait, mais la pêche n'a donné qu'une moyenne passable. La pêche totale est au-dessous de la moyenne.

Liverpool.—La pêche de la dernière saison a été inférieure à celle des quelques années précédentes, ce qui est attribué à la pêche constante faite par des navires américains en hiver.

Lockeport.—La pêche de l'égrefin, d'après les rapports, a été très faible, elle n'a réussi que quelquefois en juillet, août et septembre.

Pointe-au-Sable.—Bien que la pêcherie des côtes est considérée très mauvaise, car le résultat total n'a pas dépassé le quart de la moyenne, l'on a rapporté des pêches passables du 29 mai au 15 septembre, après quoi elles ont été mauvaises jusqu'au 18 octobre. La pêche a été passable au banc La Have et à 18 milles au sud-est du phare Shelburne le 5 mai, et elle a été bonne le 7 juin aux bancs La Have et Roseway, et à Ridges, à 18 milles au sud-est du phare Shelburne.

Port-la-Tour.—Dans la troisième semaine de juin il a été pris un peu de poisson chaque jour, et le 25 la pêcherie en contenait en abondance; cependant, la rareté de la boitte a empêché la pêche. Pendant les deux premières semaines de juillet la pêche a été faible comme d'habitude, et il s'est pris peu d'égrefin à des intervalles irréguliers par la suite. On rapporte que la pêche de la dernière saison a été bien au-dessous de la moyenne.

Pubnico.—Il a été pris très peu d'égrefin durant la saison.

Yarmouth.—L'on a rapporté des pêches passables assez régulièrement du 18 mai au 31 juillet, après quoi l'égrefin s'est fait rare jusqu'à la fin de la saison.

Freeport.—Comme l'année dernière, cette pêcherie a été exploitée avec beaucoup de vigueur, car ce poisson se vend de mieux en mieux dans les provinces supérieures, et la demande est plus forte que l'offre. Bien qu'on ne rapporte pas avec beaucoup de régularité les pêches qui se font, l'on sait que la pêche a été passable du 10 au 16 juin, et qu'elle s'est améliorée jusqu'au 24. Il a été pris un peu de poisson pendant la dernière semaine d'août, mais ensuite la pêche est devenue bonne et il en a été ainsi jusqu'au 9; passable ensuite jusqu'au 1er octobre. On rapporte qu'il a été envoyé dans les provinces d'en haut, au cours de la dernière saison, 100,000 égrefins, c'est une augmentation comparativement à la dernière saison.

MERLUCHE.

Ile du Prince-Edouard.

Miminegash et Alberton.—Bien que la merluche ait été en aussi grande abondance que d'habitude, particulièrement à Miminegash, la pêche totale a été beaucoup inférieure à ce qu'elle aurait dû être, car peu des pêcheurs de ce quartier consacrent leur temps à cette pêcherie, s'occupant presque exclusivement de celle du maquereau.

Georgetown.—La pêche a commencé vers le 15 août et s'est continuée jusqu'au 31 octobre. Le 18 août la merluche abondait sur les bancs au large du havre Murray, et il a été fait de bonnes pêches entre le havre Murray et l'île Panmure. Le 8 septembre il fut rapporté que des pêcheurs avaient passablement réussi, bien que la majorité n'eussent fait que huit pêches. Le 15 il fut rapporté qu'un petit nombre de merluches se trouvaient à vingt milles au sud est de Souris, et le 24 le poisson abondait au large de cet endroit. Le 29 un rapport indiquait que la pêche avait été mauvaise pendant la semaine précédente à cause du temps sur les bancs entre Port-Hood et cette station.

Cap-Breton.

Port-Hood.—Bien que la pêche ait été un peu irrégulière elle a été passable du 28 juillet au 15 octobre; le chien de mer était aussi abondant que l'habitude, mais pas aussi destructeur. Plus tard le chien de mer est parti et la pêche a été bonne le restant de la saison.

Mabou.—La pêche a commencé le 1er août, et de cette date à la fin de la saison elle a varié de passable à bonne.

Sainte-Anne.—Il a été fait rapport assez régulièrement de légères pêches du 23 septembre au 13 octobre, mais de cette date au 20 il s'est pris du poisson en quantité passable.

D'Escousse.—Du 13 juin au 1er septembre il a été pris un peu de poisson assez régulièrement.

Petit-de-Grat.—Pendant la semaine de mai et les deux premières semaines de juillet il s'est pris un peu de poisson.

Nouvelle-Ecosse.

Lockeport.—Les rapports mentionnent peu ce poisson.

Pointe-au-Sable.—La merluche abondait au large d'après les rapports pendant la dernière saison.

Digby.—La première pêche a eu lieu le 5 mai, elle a été passable chaque jour pendant environ une semaine, après quoi elle est devenue mauvaise, ce qui a duré jusqu'au 18 juillet. Du 18 juillet au 30 septembre la pêche a varié de passable à bonne, et dans la première partie d'octobre elle a été en moyenne passable.

Freeport.—La pêche de la merluche a été assez bonne du 10 au 16 juillet pour devenir bonne la semaine suivante. Aucun rapport n'a été fait du 24 juillet au 21 août, mais alors la pêche était passable. Dans tout le cours du mois de septembre elle a été très passable et d'excellents coups de filets ont été faits pendant les premiers trois jours et la dernière semaine du mois.

Nouveau-Brunswick.

Havre-du-Castor.—Il a été fait de légères pêches à partir du 3 juin jusque vers le 21, et la merluche est alors devenue plus abondante; cependant, faute de boitte, il n'a été pris qu'une quantité passable de poisson. Pendant les quelques derniers jours de juin et les deux premières semaines de juillet il a été fait rapport d'excellentes pêches, mais après cela il a été pris peu de poisson jusque vers le 23 août. La pêche est ensuite redevenue très bonne, et pendant le reste de la saison a donné tout le résultat qu'on en pouvait désirer. La pêche de la saison est considérée meilleure que celle de l'an dernier.

Campobello.—Il a été fait rapport de pêches légères dans la deuxième moitié de juin, lesquelles sont devenues bonnes au commencement de juillet. Cependant, de plus grands bancs de chiens de mer qu'autrefois ayant visité la pêcherie, il a été pris peu de poissons jusque vers le 5 août, date à laquelle le chien de mer a quitté et la pêche est redevenue bonne. Bien qu'il ait été fait rapport de peu de bonnes pêches après le 14 août la merluche abondait cependant encore dans le chenal le 30.

Grand-Manan.—Dans la deuxième semaine de juin il a été fait un peu de pêche à North-Head, mais les rapports mentionnaient beaucoup de merluche à Bulk-Head et à Gravelly-Ground pendant tout le mois. Dans la baie de l'île Longue la pêche a donné une bonne moyenne toute la saison. En juillet, août et septembre, il a été fait de bonnes pêches au phare de Swallow-Tail, dans le chenal nord, à l'île du Gros-Canard et à 4 milles au large de Fish-Head. Du 24 au 26 septembre inclusivement, il a été pris un peu de poissons au Passage de Cheney, à Seal-Cove et à Flagg's-Cove. La pêche totale est estimée à 4,000 quintaux soit à peu près 60 pour 100 de la pêche de la dernière saison. Cette forte diminution n'est pas attribuée à la rareté du poisson, mais principalement aux nombreux bancs de chiens de mer qui ont visité les endroits que la merluche fréquente pendant la saison presque entière; en conséquence les gens faisant cette pêche ont dû faire autre chose.

ENCORNET.

Anticosti

Il a été fait rapport de légères pêches d'encornet en août à la Pointe Sud-Ouest ainsi qu'à la Baie-des-Anglais, et de même à la Pointe Sud-Ouest pendant le mois d'octobre.

Québec.

Pointe Saint-Pierre.—Il a été pris un peu de ces poissons chaque jour pendant les deux premières semaines d'août, mais ensuite la pêche est devenue passable jusqu'au 1er octobre. Elle a été faible après cela jusqu'au 21, mais d'excellents coups de filets ont été faits ensuite.

Percé.—Quelques bonnes pêches ont été rapportées pendant les troisièmes semaines d'août et de septembre, mais elles ont été très légères dans la seconde moitié d'août.

Grande-Rivière.—La pêche a été bonne en moyenne pendant la deuxième semaine d'août, mais aucun rapport n'a été fait ensuite.

Pointe-Newport.—Pendant la deuxième semaine d'août et la première semaine de septembre l'on a fait rapport de très bonnes prises.

Nouveau-Brunswick.

Havre-du-Castor.—De même qu'en 1893 l'encornet ne s'est pas montré ici cette année; mais il y a eu abondance de hareng pour compenser cette perte.

Grand-Manan.—Le 23 et le 24 août il a été pêché une quantité passable de poissons à Flagg's-Cove et Pettis-Cove, et le 28 l'encornet abondaît au large du phare de Swallow-Tail.

Ile du Prince-Edouard.

Georgetown.—L'encornet abondait sur le banc à 12 milles au sud-est de Souris le 15 septembre, et à partir de cette date il a été pris chaque jour une bonne quantité de poisson à Georgetown.

Cap-Breton.

Port-Hood.—La pêche de l'encornet a été en moyenne passable, bien que très irrégulière en juillet, août et septembre.

Mabou.—Assez bonnes pêches en août, septembre et octobre.

Margaree.—Nonobstant le fait que la pêche de l'encornet a été irrégulière, elle a très bien réussi du 25 juillet au 25 octobre.

Chéticamp.—Il a été pris une petite quantité d'encornet chaque jour du 8 au 31 juillet, ce poisson est ensuite devenu plus abondant, et la pêche a varié pendant le reste de la saison de passable à bonne.

Meat-Cove.—Rapport a été fait qu'il y avait eu très peu de pêche au cours de la saison.

Ingonish.—L'encornet s'est montré à bonne heure en juillet et la pêche a été en moyenne passable pendant la saison.

Sainte-Anne.— Il a été fait un peu de pêche à partir du 10 juillet jusqu'à la dernière semaine de septembre, et pendant ce temps la demande a été beaucoup plus grande que l'offre. Lorsque l'écornet abondait vers le 23 septembre aucun navire n'avait besoin de boitte.

Louisbourg.—Pendant la dernière semaine d'août et la troisième semaine de septembre il a été rapporté d'excellentes pêches chaque jour.

Gabarus.—Rapports irréguliers de pêches légères dans les mois de juillet et d'août, mais il a été fait d'excellentes pêches pendant la troisième semaine de septembre.

Petit-de-Grat.—L'encornet est arrivé en très grande abondance vers le 27 juillet, et il en a été pris une immense quantité pendant les dix jours suivants. Après cela la pêche est devenue irrégulière et a été en conséquence faible jusqu'au 19 octobre. A

cette date le poisson est devenu de nouveau abondant et la pêche a été très bonne tout le restant du mois. Il est rapporté que l'encornet a été plus abondant cette année que pendant les deux dernières années. Pendant la saison vingt banquiers canadiens, sept américains et un de Saint-Pierre Miquelon sont venus s'approvionner de boitte ici, et cela sans compter les petites embarcations et bateaux de la station.

Arichat.—La pêche a été, en moyenne, assez bonne pendant la première semaine d'août et en octobre.

Nouvelle-Ecosse.

Canso.—Le poisson est arrivé vers le 26 juin et il en a été pris beaucoup, puis les goélettes qui attendaient leur approvisionnement de boitte sont parties pour les pêcheries. Dans la seconde moitié de juillet l'encornet abondait de nouveau et la pêche a été bonne chaque jour jusqu'au 2 avril; le poisson a diminué ensuite pour enfin disparaître entièrement.

Lunenburg.—Vers le 19 juillet rapport a été fait que l'encornet se formait par bancs au large des Rochers Bleus, et il en a été pris 30 barils à cette station au moyen de deux trappes. La pêche a été assez bonne les deux semaines suivantes, mais le 26 le poisson était très abondant ici et à Chester, et toutes les trappes étaient pleines. En avril la pêche a été, en moyenne, passable, et le 11 septembre les rapports constataient que le poisson abondait sur le banc Quéro.

Liverpool.—Il a été fait rapport d'une pêche légère en octobre.

Pointe-au-Sable.—Il a été fait une faible pêche dans le cours de la première semaine de septembre, et le 13 le poisson était passablement abondant mais ne mordait pas. Le 2 la pêche était bonne sur le banc La Have et passable au large de la côte le 29. Dans la première semaine d'octobre l'encornet s'est fait rare au banc La Have, il n'y en avait que tout juste pour la boîtte.

Freeport.—Il a été fait une pêche légère d'encornet du 18 au 24 juillet inclusivement, mais les rapports ont été médiocres ensuite jusqu'au 21 août. A cette date le poisson abondait. Pendant les trois premières semaines de septembre il n'a pas été rapporté de pêche, mais le 23 le poisson s'est de nouveau montré en grandes quantités, et le 5 octobre il y en avait en grande abondance.

LANÇON.

Québec.

Sainte-Marguerite.—Il a été fait une bonne pêche régulièrement du 17 juillet au 17 août.

Sept-Iles.—Le lançon est arrivé comme d'habitnde vers le 25 mai, il y en avait un bon nombre, et vers la fin du mois le poisson abondait. Pendant la première moitié de juin la pêche a été excellente, mais elle a diminué un peu dans la dernière partie du mois. En juillet et en août le poisson abondait de nouveau, mais ensuite la pêche est devenue très irrégulière et il en a été pris que peu.

Moisie.—La pêche, disent les rapports, a été très bonne du 20 juillet au 20 septembre, mais ensuite elle a diminué et il a été pris peu de poissons.

Sheldrake.—Pendant les mois de juin, juillet et août et la première moitié de septembre la pêche quoiqu'un peu irrégulière a été très passable, mais vers la fin de septembre le lançon s'est fait rare et il en a été pris peu.

Rivière du Tonnerre.—A peu près le même chose qu'à Sheldrake.

Rivière-Saint-Jean.—Bien que d'après les rapports la plus grande partie de la boîtte vienne de la Longue-Pointe, cependant il a été fait ici de bonnes pêches en juillet et en août.

Longue-Pointe.—Il a été fait rapport d'une assez bonne pêche le 18 juin, laquelle est devenue très bonne vers la fin du mois pour continuer ainsi jusqu'au 1er septembre; à partir de cette date le lançon a graduellement diminué en nombre.

Pointe-aux-Esquimaux.—Du 5 juillet à peu près jusqu'à la fin d'août il a été fait rapport d'excellentes pêches; aucun rapport n'a été fait ensuite avant la dernière semaine de septembre, et pendant ce temps il s'est pris un peu de poisson assez régulièrement.

FLÉTAN.

Sainte-Maguerite et Moisie.—Il s'est pris un peu de flétan chaque jour pendant la dernière semaine de septembre.

Sept-Iles.—Quelques flétans ont été pris dans les mois de juin, juillet et septembre.

Longue-Pointe.—Vers le 18 juillet le flétan s'est montré en bon nombre ici, et la pêche a été bonne chaque jour pendant le restant du mois.

Rivière-Saint-Jean et Pointe-aux-Esquimaux.—Du 27 juillet à la fin du mois la pêche a été bonne entre ces deux stations.

Nouveau-Brunswick.

Shippégan.—Il a été fait une pêche légère chaque jour du 14 au 25 juin inclusivement.

Grand-Manan.—Le 28 mai il a été pris du flétan à Dark-Harbour, et pendant les deux premières semaines de juin la pêche n'a pas été forte, bien qu'elle ait été faite à Southern-Head et aux Sondes. Après cela le mauvais temps a commencé et l'on a fait très peu de pêche jusque vers le 22 septembre. Il s'en est pris passablement vers ce temps à Gravelly-Ground et un peu au Passage de Cheney, à Seal-Cove et à Flagg's-Cove. La pêche totale est estimée à 20 tonneaux.

Ile du Prince-Edouard.

La seule pêche de flétan mentionnée pendant la saison aux stations de l'île s'est faite dans la deuxième semaine de mai; il s'est alors pris d'excellentes quantités de poissons à Miminegash et Waterford, et de passables à Tignish et Alberton.

Nouvelle-Ecosse.

Havre Musquodoboit.—Il a été fait rapport de pêches légères pendant les premiers dix jours de juin et d'août.

Liverpool.—La pêche totale est considérée plus forte que celle des quelques dernières années.

Lock-port.—Il a été pris très peu de flétan pendant la saison. La pêche totale est estimée à environ 1,300 poissons, c'est $33\frac{1}{3}$ pour 100 du nombre de l'an dernier.

Pointe-au-Sable.—Le 5 mai il a été fait rapport d'une pêche passable de flétan; au banc La Have il en a été pris près de la côte jusqu'au 1er août, et la pêche s'est continuée chaque jour pendant environ une quinzaine de jours.

Yarmouth.—La pêche a été passable en mai bien qu'irrégulière, et le 12 la flotte du large en a pris beaucoup. En juin pêche également passable en moyenne mais mauvaise et irrégulière pendant le reste de la saison. Le 1er août le flétan abondait dans la pêcherie de l'île au Loup-marin.

Freeport.—Le seul rapport reçu concernant cette pêcherie l'a été durant la dernière semaine de mai et il a été alors fait une excellente pêche. La pêche totale est estimée à 20,000 livres.

Digby.—Vers le 3 mai la pêche au flétan était bonne à Port-George et le 5 elle a commencé à Digby, et il en a été pris un bon nombre chaque jour pendant le mois. En juin la pêche a été faible, mais il y a eu amélioration marquée en juillet.

GASPAROT.

Nouveau-Brunswick.

Escuminac.—Il a été pêché quelques gasparots chaque jour du 25 mai au 30 juin.

Cap-Breton.

Mabou.—Il a été pris un peu de gasparot du 10 mai au 3 juin.

Margaree.—La pêche en moyenne du 16 mai au 16 juin a été faible, bien que l'on ait fait de bonnes captures pendant la troisième semaine de mai.

L'Ardoise.—Il a été pris très peu de gasparot durant la saison.

Arichat-Ouest.—La pêche du gasparot d'après les rapports n'a pas été forte, et les bateaux n'en rapportèrent pas en moyenne deux barils.

Nouvelle-Ecosse.

Whitehead.—Il a été fait rapport régulièrement de quelques pêches du 22 mai au 16 juillet et la pêche totale est estimée à 150 barils.

Port-Medway.—Bien que la pêche ait été passable mais irrégulière du 5 mai au 10 juin, on rapporte que le gasparot n'a jamais été aussi rare de temps immémorial.

Liverpool et Lockeport.—Il a été pris quelques gasparots du 12 mai au 4 juin. La pêche à Liverpool est considérée inférieure à celle de 1893.

Pointe-au-Sable.—Pendant les deux premières semaines de mai et de juin la pêche a été faible, mais elle a été assez bonne du 15 mai à la fin du mois.

Port-LaTour.—La pêche n'a pas été forte mais très régulière du 3 mai au 12 juin, après cette date le mauvais temps a commencé et il n'a pas été fait rapport d'aucune capture ensuite.

Yarmouth.—La pêche a été bonne en moyenne pendant le mois de mai, il a été fait d'excellents coups de filets du 8 au 12 inclusivement.

Digby.—Il a été fait rapport de quelques bonnes pêches du 16 au 20 juin inclusivement.

SAUMON.

Québec.

Sept-Iles.—La pêche du saumon du 22 mai au 4 juillet a donné une assez bonne moyenne.

Sheldrake.—Du 13 au 22 juin la pêche a été assez bonne chaque jour.

Rivière Saint-Jean.—La pêche a varié du 2 au 12 juin de passable à bonne. La saison a été considérée bonne, car l'on a pris dans les rivières au moyen de rets à peu près 60,000 livres de saumon.

Longue-Pointe.—Il a été fait rapport d'une pêche passable chaque jour du 11 juin au 15 juillet, même résultat à peu près qu'en 1893.

Mingan.—La pêche a été faible pendant la première moitié du mois de juin, mais elle est devenue meilleure à partir du 18, et de cette date au 12 juillet elle a été passable.

Gaspé.—Du 18 au 25 mai il a été fait rapport de quelques captures chaque jour, mais après cela la pêche est devenue meilleure, et pendant les premiers dix jours de juin la pêche a été assez bonne dans toutes les parties de la baie. Du 11 juin au 11 juillet la pêche a de nouveau été faible et elle s'est terminée à cette dernière date.

Nouveau-Brunswick.

Shippegan.—La pêche moyenne pendant la saison a été passable, bien qu'elle ait été un peu irrégulière.

Escuminac.—Il a été pêché quelques saumons assez régulièrement du 19 mai au 19 juillet. La pêche totale est estimée à environ 5,000 saumons.

Cap-Breton.

Mabou.—Pêche légère mais assez régulière, du 11 juin au 20 juillet.

Margaree.—La pêche du saumon n'a pas été forte en juin et la première partie de juillet.

Meat-Cove.—Il a été fait rapport d'une pêche passable le 4 mai, mais le mauvais temps a commencé vers cette date, et le 8 les rets avaient été fort endommagés, quelques-uns même complètement détruits. Pendant la dernière moitié du mois de juin, la pêche bien qu'irrégulière a été passable, mais mauvaise au commencement de juillet. La pêche totale est estimée à 4 barils.

Ingonish.—Cette pêche a commencé un peu plus à bonne heure cette année, et il a été pris quelques poissons régulièrement du 4 juin au 10 juillet. La pêche totale est considérée un peu meilleure qu'en 1893.

Sainte-Anne.—Du 18 juin au 21 juillet il a été pris quelques poissons chaque jour.

Petit-de-Grat.—En juin, la pêche a été en moyenne passable, mais elle était assez mauvaise au commencement de juillet, et les rets ont dû être retirés par suite du fort courant qui allait dans une direction sud. Il est estimé qu'il a été salé 18 barils sans compter une grande quantité de poissons qui ont été facilement vendus à Sydney.

Nouvelle-Ecosse.

Bayfield.—La pêche a commencé vers le 12 juin, et sauf quelques bonnes captures le 1er juillet il a été pris peu de saumon. La pêche totale est estimée à environ la moitié de celle de 1893.

Canso.—Il a été pris très peu de saumons au cours de la dernière saison.

La Have.—La pêche du saumon pendant la dernière saison dans les eaux de marée des rivières La Have a été à peu près la même que l'année dernière, il a été été pris environ 853 poissons pesant en moyenne 11 livres. Ces poissons ont servi à la consommation locale ou ont été exportés aux Etats-Unis. Il a été pris bien peu de saumon dans les lacs ou rivières, l'eau était si basse, et cela a empêché le poisson de remonter les chutes de New-Germany. Il a séjourné dans les étangs le long de la rivière.

Port-Medway.—En mai et en juin la pêche a été en moyenne passable, mais très irrégulière.

Liverpool.—Bien qu'il ait été pris très peu de saumons au cours de la saison, cependant la pêche dans la rivière est considérée meilleure que celle de 1893.

Yarmouth.—Il a été pris quelques saumons de temps à autre du 1er mai au 7 juillet.

MORUE.

Québec.

Sainte-Marguerite.—Du 1er août au 8 septembre à peu près la pêche a été passable, mais il a ensuite fait mauvais temps et les opérations ont été suspendues jusqu'au 2[illegible] ; après cette date et jusqu'à la fin du mois la pêche a été bonne.

Sept-Iles—La pêche a commencé vers le 7 juin et elle a été en moyenne bonne pendant le reste du mois. En juillet, août et au commencement de septembre, pêche en moyenne passable, et même très bonne dans la deuxième moitié de septembre.

Moisie.—La morue a fait son apparition vers le 31 mai, et de cette date au 20 septembre la pêche a été en moyenne passable. Dans les deux dernières semaines de septembre il a été fait rapport de bonnes pêches chaque jour.

Sheldrake.—Du 28 mai au 30 septembre la pêche a été, en moyenne, passable et se compare avantageusement avec celle de l'année dernière.

Rivière-du-Tonnerre.—Rapport de la première pêche faite le 28 mai, et de cette date au dernier jour de septembre il a été pris passablement de morue, sauf en juillet et en septembre, mois qui ont donné un mauvais résultat.

Magpie.—La pêche a commencé le 28 mai et a été en moyenne assez bonne jusqu'au dernier jour d'août.

Rivière Saint-Jean.—Bien qu'un peu irrégulière la pêche des mois de juin et de juillet a été en moyenne bonne et est considérée meilleure que celle de l'an dernier.

Longue-Pointe.—La morue s'est montrée vers le 12 juin, et de cette date au 13 août il a été fait rapport assez régulièrement de bonnes pêches. Pendant les mois d'août et de septembre la pêche a été assez bonne quand le temps a été favorable. La pêche totale de la saison est considérée passable.

Gaspé.—La morue a fait son apparition le 4 juin, et de cette date à la fin de la saison il en a été pris peu. Le 28 août le poisson était en assez grande quantité dans la baie ainsi que sur les bancs à six milles au large.

Pointe Saint-Pierre.—Il a été pris un peu de morue vers le 17 mai, et la pêche est devenue assez bonne pendant la dernière semaine du mois et s'est continuée ainsi jusqu'à la fin de la saison, à l'exception de la première semaine de juillet quand la boitte était très rare. Pendant les deux premiers mois la pêche a été assez bonne sur les bancs, mais elle était devenue bonne le 16 juillet et est restée ainsi jusqu'au 30 septembre. Bien que le résultat de la pêche ait été passable la moyenne est peut-être un peu au-dessous de celle de l'an dernier. Les rapports mentionnent cette année 125 *drafts* par bateau.

Grande-Rivière.—La pêche a commencé ici vers le 18 mai, et pendant la dernière saison quatre-vingt-dix bateaux ont exploité cette pêcherie et obtenu en moyenne à peu près 150 *drafts*. La pêche d'été a été très passable, bien que le chien de mer se

soit montré vers le 23 juillet et ait presque obligé les pêcheurs à suspendre les opérations. Vers le 15 septembre le mauvais temps a pris et la pêche des côtes a été abandonnée, mais il a été fait cependant de bonnes pêches quand le temps a été favorable. En juin, juillet et la dernière partie de septembre il a été fait rapport d'une assez bonne pêche sur les bancs, laquelle est devenue très bonne pendant la première semaine de novembre. Malheureusement la boitte était alors très rare.

Pointe Newport.—La morue a fait son apparition vers le 18 mai, et de cette date au 1er septembre la pêche a été en moyenne assez bonne. Vers le 3 septembre les bateaux sont revenus des bancs avec des chargements variant de 8 à 25 *drafts.* La pêcherie des côtes n'a pas été exploitée pendant ce mois à cause de la rareté de la boitte et du mauvais temps qui rendait la chose difficile aux petits bateaux. Pendant le mois d'août la pêche a été bonne bien qu'irrégulière. Rapport a été fait assez régulièrement pendant la saison de pêches variant de passables à bonnes. Le résultat total de la saison est estimé à environ 8,000 *drafts,* c'est à peu près celui de la pêche de l'an dernier.

Paspébiac.—La pêche a commencé le 15 mai, et il a été pris passablement de poissons chaque jour jusque vers le 2 juillet. La boitte est alors devenue rare, et de cette date à la fin de la saison il s'est pris peu de morue.

Anticosti.

Baie-des-Anglais.—La pêche a commencé comme d'habitude le 1er juin, et pendant la première semaine du mois il a été pris une quantité passable de poissons. Vers le 8 la morue abondait et il en a été pris beaucoup chaque jour à toutes les stations à l'extrémité occidentale de l'île pendant les dix jours suivants. Après cela il y avait moins grande abondance de morue, bien que la pêche ait été bonne jusqu'au 20 juillet, alors que les temps orageux ont commencé. Dans la deuxième semaine d'août, il a été fait rapport que la pêche était bonne, elle a été très bonne encore dans la dernière semaine d'août et la première semaine d'octobre. Sur les 28 bateaux, dont 21 sont des embarcations pour une seule personne, faisant la pêche à l'extrémité occidentale de l'île, où se trouvent la baie des Anglais et l'anse aux Fraises, il a été pris d'après l'estimation 1,228 quintaux, mais cela ne donne pas du tout une idée exacte de l'abondance de la morue dans l'endroit, car il est fait rapport que les pêcheurs ont à peine pêché la moitié de la saison.

Baie-au-Renard.—Rapport d'une pêche passable le 4 juin, mais pendant le reste du mois il a été pris très irrégulièrement peu de poissons, bien qu'il ait été fait rapport d'une excellente pêche le 6 à environ quarante milles en amont d'ici. Pendant les premières semaines de juillet et d'octobre, la pêche a été passable, mais il n'y a pas eu de rapports pendant les mois intermédiaires. La pêche totale des trois bateaux à cette station est estimée à 99 quintaux.

Pointe Sud Ouest.—Le premier rapport reçu le 14 juin indiquait une bonne pêche, laquelle s'est continuée jusqu'au 25, quand le mauvais temps a pris. Le 28 la morue abondait, mais la boitte était alors très rare, et il n'a été pris que peu de morue jusqu'au 2 juillet. A partir de cette date jusqu'au 19 la pêche a été bonne. Pendant le reste de la saison la pêche a été mauvaise et irrégulière, sauf à la fin d'octobre, alors que la morue est devenue très abondante. Quelques bateaux en ont pris en très peu de temps une draft ou à peu près au moyen de la boitte d'encornet. Autant qu'on a pu l'apprendre il n'y a pas eu de capelans pendant la dernière saison. Les pêcheurs ont beaucoup souffert de la chose, car ordinairement ces poissons viennent en grand nombre près des rivages le long de l'extrémité sud de l'île et servent pour la boitte.

Nouveau-Brunswick.

Caraquet.—La pêche a commencé vers le 21 mai mais a été irrégulière jusqu'au 1er juin ; d'excellents coups de filets ont alors été faits régulièrement pendant le mois. En juillet et au commencement d'août la pêche a été, en moyenne, bonne, mais passable seulement pendant le reste de la saison. En octobre elle a été très irrégulière. Le temps s'est maintenu au beau pendant toute la dernière saison ; aussi l'on estime que la pêche sera la plus forte qu'on ait vue depuis bien des années.

Shippégan.—La pêche n'a commencé que vers le 4 juin, mais comme l'année dernière le mois a été extraordinairement heureux, et le 29 il était fait rapport qu'on avait doublé à peu près la quantité de poisson prise l'année précédente à la même date. Au commencement du mois la morue était de petite taille, mais sur la fin l'on prenait de grosses morues. En juillet la pêche a été, en moyenne, passable, mais la boitte s'est fait rare et elle est devenue mauvaise. Le 18 avril la pêche totale jusqu'à date était inférieure à celle de 1893. Pendant les deux dernières semaines d'août la pêche est devenue un peu meilleure, et il a été pris passablement de poissons chaque jour jusqu'au 5 du mois courant. Dans la troisième semaine de septembre le poisson abondait, mais le mauvais temps a empêché la pêche. Somme toute la dernière saison a été passablement bonne; l'on a expédié près de 15,000 quintaux de morue de cet endroit. Les plus petites embarcations n'ont pas pris beaucoup de poisson après le mois d'avril, mais la pêche a été rigoureusement poursuivie par les goélettes, dont le nombre augmente de plus en plus, la prime accordée à ces embarcations encourageant les pêcheurs à s'en procurer.

Escuminac.—Du 25 mai au 5 juin la pêche a été assez bonne, mais ensuite elle est devenue meilleure, et du 20 juin au 11 juillet il a été fait rapport chaque jour d'une pêche excellente. Pendant le mois suivant la pêche a été bonne; elle a varié de passable à bonne du 11 avril au 7 septembre, mais elle est devenue ensuite mauvaise et il en a été ainsi tout le reste de la saison. La pêche totale est considérée bonne, mais comme le poisson n'est ni préparé ni séché à cette station, on ne peut donner l'estimation de ce qui s'en est pris.

Havre-au-Castor.—La morue a fait son apparition le 16 mai, et à partir de cette date la pêche n'a pas été forte, mais elle s'est faite régulièrement jusqu'à la fin de la saison. Vers le 1er avril l'abondance des chiens de mer a empêché la pêche pendant la semaine.

Campobello.—La pêche a commencé vers le 17 mai, et de cette date à la fin de juin il s'est pris un peu de poisson. Il n'a pas été fait rapport d'aucune pêche ensuite.

Grand-Manan.—La première dépêche reçue le 24 mai indiquait que la pêche était bonne à Bulk-Head ; les six jours suivants il a été pris beaucoup de poissons au banc Yankee et un peu à Dark-Harbour. Le 31 mai la pêche était excellente à Bulk-Head et Gravelly-Ground, et elle a été assez bonne pendant les premiers onze jours de juin dans les environs. Vers le 13 juin il a été fait rapport d'une bonne pêche au banc de Ingall et au Rocher-de-Clark, et le lendemain la pêche était assez bonne à Bulk-Head, Flagg's-Bank et Gravelly-Ground. Durant la dernière partie du mois il a été pris beaucoup de poissons sur les bancs de Grand-Manan, Bulk-Head et Rocher-de-Clark, quand le temps a été favorable. Il a été fait peu de pêche en juillet à cause de l'abondance des chiens de mer, mais pendant la première semaine d'avril on a pris beaucoup de morue au Rocher-de-Clark et en assez grand nombre à Bulk-Head. Du 23 au 31 la pêche a varié de passable à bonne au Rocher-de-Rand, Bulk-Head et aux Sondes. Dans les dix derniers jours de septembre la pêche a été bonne au Rocher-de-Rand et aux Soudes, mais mauvaise au Passage-de-Cheney, Seal-Cove et Flagg's-Cove ; une bonne pêche a été faite à Southern-Head durant les premiers trois jours d'octobre. La pêche totale pour la saison est estimée à 4.000 quintaux de morue séchée et 200 tonneaux de morue fraîche. C'est un peu moins que pendant la saison de 1893.

Iles de la Madeleine.

Vers le 23 mai la morue a fait son apparition et le nombre en a augmenté rapidement jusqu'à ce qu'il eût été fait rapport d'une très bonne pêche sur le côté sud de l'île le 2 ; la pêche aurait été également bonne sur le côté nord s'il avait été possible d'obtenir de la boitte. Pendant les deux premières semaines de juin la pêche a varié de bonne à passable bien que la boitte fut très rare, ce qui a considérablement retardé les pêcheurs. Pendant la dernière partie du mois il a été fait rapport que les banquiers avaient bien réussi avec la ligne à environ 20 milles au sud-ouest de l'île de l'Entrée et qu'il avait été fait bonne pêche dans la partie nord de l'île et à l'île Bryon, tandis qu'on avait donné d'assez bon coups de filets du côté sud. En juillet la pêche a été mauvaise par suite du mauvais temps et de la rareté de la

boitte. En août la pêche a été en moyenne un peu meilleure, et bien qu'il y eût du poisson le mauvais temps a empêché que la pêche ne fut bonne. La pêche en septembre a été très mauvaise. La pêche de morue la plus remarquable dans ce groupe est sans contredit celle qui environne l'île de Bryon et les Rochers aux Oiseaux, et d'où une flotte de goélettes d'Escousse et de la rivière Bourgeois, Cap-Breton, emporte chaque année de un à deux bons chargements. La flotte de l'île Bryon se composait cette année d'environ 60 bateaux, et la pêche est estimée à environ 600 quintaux. Après la pêcherie de l'île Bryon vient celle de l'Etang-du-Nord ou de l'île à la Meule. La flotte des bateaux qui faisaient la pêche à l'anse de l'Etang-du-Nord pendant la dernière saison se composait de plus de 100, avec un total d'environ 400 hommes, sans compter 200 garçons de 14 ans et plus. La pêche totale de cette flotte est estimée à plus de 2,000 quintaux. Somme toute il est fait rapport que la pêche n'a pas été aussi forte que par le passé pour les bateaux de la côte, particulièrement sur la rive sud.

Ile du Prince-Edouard.

Miminegash.—La pêche a commencé le 28 mai, et jusqu'au 31 août elle a été en moyenne passable, bien qu'il ait été rapporté que la morue abondait cette année. Cependant, comme précédemment, la pêcherie n'a pas été exploitée d'une manière très considérable.

Alberton.—La pêcherie à cette station est considérée mauvaise bien qu'il ne soit pas douteux qu'elle ait contenue du poisson toute la saison ; en effet il y a été fait d'excellentes pêches au cours de la première semaine de mai.

Malpèque.—Depuis le premier rapport le 24 mai jusqu'à la fin de la saison, la pêche a varié de passable à bonne, et comme le temps s'est maintenu extraordinairement favorable et que le poisson est venu plus près des côtes, l'on considère que la pêche totale dépassera de beaucoup celle de 1893.

Georgetown.—La pêche à la morue a commencé le ou vers le 23 mai, et a été bonne chaque jour jusqu'au 14 juin vu que les lignes traînantes ont pris de la morue de taille passable. Pendant la deuxième semaine de juin la morue abondait au large des îles Boughton et de Panmure, mais la pêcherie n'a pas été exploitée très en grand. Vers le 15 juin la morue est devenue rare près du rivage, et il en a été ainsi jusqu'à la fin de la saison, mais elle abondait sur les bancs au large de Murray-Harbour, le 18 août, ainsi qu'en eau profonde. Il a été fait bonne pêche au large de Souris le 22 septembre, ainsi que pendant le mois d'octobre. La morue et l'encornet abondaient, dit-on, dans le golfe.

Cap-Breton.

Port-Hood—Le premier rapport reçu le 5 mai indiquait une pêche légère de morue, laquelle est devenue cependant meilleure pendant la semaine suivante; le reste de la saison elle a été en moyenne passable bien qu'irrégulière en août. Dans la dernière semaine d'octobre la pêche est devenue bonne, mais vers le même temps le chien de mer s'est montré en grand nombre, bien qu'il n'ait pas causé autant de dégâts que l'année dernière.

Mabou.—La pêche a commencé vers le 17 mai, et pendant à peu près une semaine il a été fait une bonne pêche chaque jour, après quoi elle est tombée à passable et est restée ainsi jusqu'au dernier juillet. En août la pêche tout en étant bonne en moyene a été très irrégulière parce que le chien de mer abondait. Les mois de septembre et d'octobre ont été très orageux et il n'a été pris que peu de morue, bien que le poisson fut passablement abondant.

Margaree.—Le premier rapport reçu le 17 mai indiquait une pêche passable qui s'est continuée jusqu'au 1er août, pendant ce mois tout entier il n'a été rapporté que peu de pêche, cependant les bateaux qui ont travaillé la nuit ont passablement réussi. Durant les deux premières semaines de septembre le chien de mer est devenu très nuisible et la boitte était rare, en conséquence il s'est pris peu de morue. Le 17 cependant on rapportait que les bateaux approvisionnés de boitte avaient de 3 à 4 quintaux, mais rien de remarquable n'a été ensuite rapporté qu'après le 30 septembre. La pêche totale de la dernière saison est considérée un peu meilleure que celle de l'an dernier. On rapporte de nouveau que le poisson se tient beaucoup plus au large de la côte, et les pêcheurs de cette localité ont en conséquence décidé de construire de

plus grands bateaux, car ceux qu'ils emploient maintenant ne sont pas sûrs pour la distance à parcourir.

Cheticamp.—La morue a fait son apparition le 5 mai en nombre passable, mais la pêche moyenne pendant le mois a été faible. En juin elle était passable, mais le poisson s'est de nouveau fait rare, et il n'a été rapporté qu'une faible pêche pendant les mois de juillet et d'août. En septembre la pêche est devenue un peu meilleure, mais le mois d'octobre a été très orageux et il y a eu peu de pêche. On estime que les bateaux montés par quatre hommes auront en moyenne 120 quintaux, soit 30 quintaux par chaque homme, ce qui est considéré une pêche assez bonne.

Meat-Cove.—La pêche a commencé le 26 mai, mais il n'a pas été pris beaucoup de poissons avant juin ; dans ce mois elle a été passable mais irrégulière. En juillet et en août la boitte était très rare, ce qui a beaucoup nui à la pêche et il a été pris peu de morue. Pendant les deux mois suivants le mauvais temps a nui au succès de la pêche, qui n'a été en somme que moyenne.

Ingonish.—Du 24 mai au 24 juin la pêche de la morue a été en moyenne assez bonne, bien que vers le 23 la morue abondait. D'un autre côté, comme la boitte était très rare il a été pris peu de poissons et la pêche n'a pas été aussi forte que celle de l'an dernier. Au commencement de juillet il a été fait rapport d'une assez bonne pêche au large du rivage, mais à la côte elle a été mauvaise pendant le mois entier. Pêche en moyenne passable en août et en septembre malgré le fait qu'il y avait un très fort courant nuisant beaucoup aux opérations. On prétend cependant que la pêche de juillet à novembre donnera une meilleure moyenne que celle de l'an dernier.

Sainte-Anne.—Il a été fait rapport chaque jour de très bonnes pêche du 15 mai au 7 juin, après quoi il n'a été pris que très peu de poisson quoique régulièrement jusqu'au 21 juillet. Aucun rapport après cette date jusqu'au 13 octobre n'a été reçu, puis la pêche à la morue est devenue bonne dans la baie et à 17 milles au large.

Sydney Nord.—La seule pêche digne de remarque est celle qui a été faite à la fin de mai ; les rapports ont alors mentionné une assez bonne pêche chaque jour.

Lunenburg.—La pêche a commencé vers le 17 mai, mais de cette date à la fin d'août elle a été faible. Le chien de mer abondait et a nui à la pêche à la ligne bien que, chose étrange à dire, il n'ait pas beaucoup nui à celle des rets comme par le passé. En septembre le temps a été très orageux et il a été pris peu de poisson. La pêche totale est considérée un peu au-dessous de la moyenne, ce qui est attribué à l'abondance du chien de mer et au temps orageux qu'il a fait du 15 juillet au 15 octobre.

L'ardoise.—Du 25 au 31 mai il a été fait rapport d'une assez bonne pêche chaque jour, mais en juin on a pris un peu moins de poissons et les bateaux sont partis pour Scattarie et Lingan vers la première semaine de juillet. Pendant ce dernier mois la pêche de la côte a été faible comme d'habitude, mais les bateaux revenus de Lingan et de Scattarie vers le 10 août ont rapporté que la pêche à la morue était excellente. Pendant le reste de la saison il a été fait peu. On estime que cette pêcherie a donné de bien meilleurs résultats cette année que l'année dernière. La moyenne a été plus élevée que celle des quelques années précédentes, bien que le voyage entier ait été accompli dans le mois de juin. La moyenne par bateau est estimé à environ 28 quintaux.

Saint-Pierre.—Le 19 mai assez bonne pêche dans le lac Bras-d'Or, ce qui a continué pendant le restant du mois. Pendant les mois de juin et juillet la pêche a été très faible. Il a été fait rapport le 14 juillet que la morue était plus rare principalement dans la baie Saint-Pierre que pendant les dernières 29 années. Le 18 août la morue était en nombre passable sur les bancs de l'est dans la baie nord. Somme toute la pêche est considérée avoir manqué au point de vue de l'argent qu'elle a rapporté, car il a été fait d'assez bonnes pêches sur les bancs de l'est et dans la baie nord mais les prix étaient bas.

D'Escousse.—Il a été pris un peu de morue pendant la dernière semaine de mai, mais la pêche s'est un peu améliorée en juin. Le 27 les navires ont fait rapport que le poisson était rare dans la baie nord. Pendant la dernière partie du mois de juillet et en août la pêche des côtes a été faible mais s'est faite très régulièrement. Le 27 août la morue abondait en eau profonde au large de la baie de Canso et les navires réussissaient à la baie Nord.

Il y a dix-neuf navires ayant un équipage variant de dix à quatorze hommes qui font la pêche à la baie Nord ; la moyenne des poissons pris durant la dernière saison est estimée à 700 quintaux, ce qui est un peu moins que pendant la dernière saison.

Petit-de-Grat.—Du 21 mai au 18 juin la pêche moyenne a été passable, mais pendant le reste de la saison il s'est pris peu de poissons durant la dernière partie de septembre principalement, lorsque le chien de mer abondait. La pêche totale de la dernière saison est estimée à environ 500 quintaux de moins qu'en 1893.

Arichat-Ouest.—Depuis la réception du premier rapport le 24 mai jusqu'au 1er septembre la pêche de la morue a été faible par suite principalement de la rareté de la boitte en juin. Dans la dernière partie de septembre le temps était mauvais et il n'a pas été possible de faire beaucoup de pêche, bien qu'on ait fait de légers coups de filets régulièrement. On rapporte que la pêche est considérablement plus forte que celle de la dernière saison, et que quelques-uns des pêcheurs les plus industrieux ont très bien réussi.

Arichat.—La morue a fait son apparition vers le 12 mai et il en a été pris en quantité passable pendant tout le mois. En juin la pêche a varié de passable à mauvaise, et en juillet elle est devenue rare et il en a été ainsi jusque vers le 1er septembre. De cette date à la fin de la saison elle a été en moyenne assez bonne. La pêche de la dernière saison est considérée au-dessous de la moyenne, ce qui est attribué plus à la rareté de la boitte qu'à celle de la morue dans la baie.

Nouvelle-Ecosse.

Bayfield.—Du 31 mai au 4 juillet il a été pris un peu de poissons chaque jour. Le 15 juin la morue abondait d'après les rapports, mais il en a été pris peu à cause de la rareté de la boitte.

Canso.—La morue est arrivée ici en abondance le 23 mai, et il en été pris beaucoup durant le mois. Le 25 l'on en a pris un peu dans les pêcheries du centre et de l'ouest, mais les navires pêchant au nord n'ont pas réussi. En juin et jusqu'au 21 août la pêche a été très passable, mais comme la boitte s'est ensuite faite rare il a été pris peu de poissons pendant le reste de la saison.

Whitehead.—La pêche a commencé vers le 26 mai, mais il a été pris bien peu de morue pendant la saison entière ; la pêche totale est estimée à 900 quintaux, ce qui est bien au-dessous du résultat de l'année 1893.

Havre d'Isaac.—Bien que la pêche ait varié de passable à bonne en mai et janvier la pêche totale de la saison est considérée mauvaise.

Rivière-au-Saumon.—Autant que le mentionnent les rapports la pêche de la saison a été passable bien que très irrégulière.

Baie Spry.—Il a été pris un peu de morue durant les trois derniers jours de mai, mais la pêche est devenue légèrement meilleure le mois suivant. Il n'a pas ensuite été rapporté de pêche avant le 27 août, et de cette date au milieu de septembre il s'est pris passablement de poisson.

Havre Musquodoboit.—La morue a fait son apparition vers le 28 mai, et de cette date au dernier jour de septembre la pêche a varié de passable à mauvaise. Pendant le mois d'octobre le mauvais temps a empêché la pêche de réussir, et il a été pris peu de poissons tout le mois.

Lunenburg,—Vers le 2 mai il a été fait rapport d'une bonne pêche aux environs de la côte, laquelle a été passable du 25 à la fin du mois. En juin la pêche a varié de passable à mauvaise, et le 11 les rapports disaient que la morue était rare sur les bancs. Cependant le 25 il y en avait beaucoup sur le banc Quero. Le 9 juillet la pêche était mauvaise sur les bancs de l'ouest, mais sur la côte c'était à peu près comme en juin. Vers la première semaine d'août le chien de mer s'est montré et a causé beaucoup de torts, mais nonobstant cela la pêche a été très bonne pendant tout le mois. Le 4 septembre il a été fait rapport d'une pêche passable à la pêcherie du centre et bonne sur le Grand banc ; les deux jours suivants la morue abondait sur les bancs de l'oust et du 22 à la fin du mois sur le Grand banc et le banc Misaine. D'un autre côté le poisson était rare au banc Quero, bien qu'il y eut abondance de boitte comme aux autres bancs. Pendant les mois de septembre et d'octobre la pêche, quand il a fait beau, a été passable sur la côte. On rapporte que la pêche, du 1er mai à octobre, a été mauvaise et inférieure à la moyenne, mais très bonne durant tout le mois de

novembre et la première partie de décembre. La pêche sur les bancs pendant la dernière saison a été bonne et au-dessus de la moyenne, ainsi que l'indiquent les résultats suivants :—

LISTE DES NAVIRES BANQUIERS.

	Qtx.		Qtx.
Lottie B	150	J. A. Silver	1,100
Acadia	330	Melrose	1,200
Galatea	1,700	Merino	725
J. H. Ernst	775	Director	950
Molega	1,650	Eadie	1,600
Tyler	1,075	Yucatan	1,200
Urania	2,250	W. H. Walters	1,300
J. C. Schwarty	2,000	L. E. Young	1,350
M. B. Smith	1,900	Dictator	1,850
Atlanta	1,850	Howard Young	1,600
Werra	1,425	Magnolia	1,2 0
O. P. Silver	1,625	Minerva	1,400
Morris Geldert	1,100	Robert T. Mason	1,200
Argosy	1,500	J. W. Gelbert	1,300
Milo	1,800	Bonanza	1,325
Oddfellow	1,150	Brittania	1,350
Burnham H	1,700	Erminie	1,300
Glad Tidings	1,400	Dora	1,500
Clara E. Mason	1,650	Nyanza	1,800
Samoa	1,750	Ontario	2,000
Gleaner	1,900	Union	1,200
Panama	1,400	Bona Fides	1,700
Secret	1,375	Nonpareil	1,400
Bertie C. H.	1,700	Vivian	1,100
Florence M	1,100	Orinoco	950
G, A. Smith	1,400	J. M. Young	1,200
Malabar	1,700	Alaska	1,000
Jennie Miller	1,400	La France	1,000
Arcana	1,475	Monarch	1,100
Westeria	1,750	Laura M. Knock	1,500
Maggie M. W	1,750		

Port Medway.—La morue a fait son apparition vers le 3 mai, mais la pêche jusqu'au 1er août a été très faible, et quand le hareng s'est montré il s'est pris un peu plus de morue. Il a été fait quelques bonnes pêches pendant la dernière semaine d'août, mais le chien de mer étant devenu abondant il s'est pris très peu de morue par la suite.

Liverpool.—Le 12 mai il a été fait rapport d'une pêche passable au large, laquelle est devenue un peu meilleure pendant la dernière semaine du mois. La pêche de la côte a été faible pendant la deuxième semaine, mais est devenue très passable vers la fin du mois, ce qui s'est continué en juin, bien qu'elle ait été un peu irrégulière. Il s'est pris très peu de poissons dans les mois de juillet, août et septembre, mais le poisson était très passable. Le 6 la morue était très rare au large et la pêche du rivage pendant le mois n'a pas été forte non plus. Somme toute la pêche de la morue par les bateaux de la côte n'a été qu'à peu près la moitié de celle de 189 :, ce qui est attribué à la rareté de la boitte et au grand nombre de chiens de mer fréquentant la pêcherie. Les rets n'ont pu être tendus en conséquence pendant deux ou trois semaines à la fois. Trois navires de ce port sont allés pêcher pendant la dernière saison au Labrador, mais n'en sont revenus qu'avec des demi-chargements ; deux navires ont pêché dans la baie Nord et ont obtenu d'assez bons chargements.

Lockeport.—Pendant la deux ème semaine de mai les banquiers et bateaux de la côte ont fait rapport de légères pêches, mais le 24 il a été rapporté que les bateaux du large avait assez bien réussi. La morue était de très belle qualité et est devenue plus nombreuse, et ces bateaux ont obtenu de bons chargements.

Vers le 9 juin la morue abondait dans la pêcherie et les pêcheurs du large ont bien réussi, prenant beaucoup plus de poisson qu'ils en avaient pris à cette date à la saison dernière. A partir de cette date jusqu'à la fin du mois il a été pris beaucoup de poisson chaque jour près des côtes, et les bateaux arrivés le 23 avaient de bons chargements. Il a été aussi rapporté que les banquiers réussissaient bien. Pendant tout le mois de juillet la pêche a été mauvaise par suite de l'abondance des chiens de mer sur la côte, et les banquiers ont fait rapport que le poisson était rare sur les bancs. Il a été pris une quantité passable de poisson très régulièrement du

1er août au 12 septembre, et pendant la première semaine de ce dernier mois on a rapporté que les banquiers réussissaient bien. Il a été fait peu de pêche pendant la première partie d'octobre, mais dans la seconde moitié il y avait beaucoup de morue près du rivage, cependant la boitte était très rare. Somme toute, la pêche de la dernière saison est aussi bonne sinon meilleure que celle de l'année dernière, ainsi que l'indique le résultat suivant :—

Pêche totale des banquiers pendant la saison............	2,374,620	livres.
" des petites embarcations pendant la saison	1,200,000	"
" des bateaux pendant la saison.........	15,500	"
Grand total.......,.......................	3,590,120	"

Pointe-au-Sable.—Pendant la première semaine de mai il a été fait bonne pêche au banc La Have et pêche passable à dix-huit milles au sud-est du phare Shelburne, mais pendant la troisième semaine elle est devenue meilleure. Il a été aussi rapporté que le 22 il avait été fait bonne pêche à 20 milles au sud du phare Shelburne. Le 2 juin la pêche était bonne aux banc La Have et Roseway ainsi qu'à Ridges, à dix-huit milles au nord-est du phare Shelburne.

Vers le 23, cependant, la pêche devint médiocre sur le banc de La Have, mais continua a être bonne sur les fonds à dix-huit milles au large de la côte et l'on pouvait aussi obtenir de la boitte. Pendant le mois les captures sur la côte variaient de passables à pauvres. Durant le mois de juillet les captures sur le bord de la côte furent plutôt médiocres, mais passables au large, bien que la boitte fut rare. Le 14 le poisson et la boitte furent rares sur les bancs de l'est, et pendant la dernière semaine du mois les rapports disent que la pêche de la morue était passablement bonne au large de la côte et sur le banc de La Have, la capture sur la côte pendant tout le mois d'août étant passablement bonne, mais plutôt médiocre au large de la côe. Le 18, on rapporta que la pêche était bonne à quinze milles au sud du cap du Nègre, ainsi que le lendemain. Le 23, on rapporta de très bonnes captures sur le banc Quéro, et du 11 à la fin d'août on a fait des captures passables sur le banc de La Have; dans la première partie de septembre on a fait des captures raisonnables très régulièrement, mais durant la dernière partie les captures ont été médiocres. Dans la première semaine du présent mois les pêcheurs sur les bancs ont fait de bonnes captures sur les bancs de Quéro et La Have, mais le 11 les rapports constatent que les captures ont été rares sur le banc de La Have et sur les fonds au large de la côte. Le 20, la morue elle-même devint rare sur le banc Roseway et le Grand Banc, mais le 29 elle était passable sur le banc de Brown. Pendant le mois d'octobre le temps a été très orageux et il en est résulté que les captures ont été faibles. Le 6 on fit rapport d'une pêche passable sur les bancs de La Have et de Roseway, mais les captures ont été très faibles à cause du mauvais temps; les meilleures bateaux seuls ayant 42,000 morues fraîches pour un voyage d'une quinzaine de jours. On rapporte que les banquiers de l'est ont fait de belles captures avec des lignes à main, mais les pêcheurs à la ligne traînante font une pêche très médiocre. En somme le résultat de la pêche de la dernière saison a été très médiocre, la capture totale n'atteindra pas la moitié des pêches moyennes comparées aux années précédentes.

Port La Tour.—De petites captures de morue ont été faites très régulièrement jusque vers le 24 août, mais durant les trois derniers mois la boitte était bien difficile à obtenir. Le 20 août on a fait rapport que la morue abondait à Scattarie, C.-B., mais qu'elle était rare sur le banc de Quéro. Vers le 24 les rapports disent qu'il y avait de beaux bancs de morue sur la côte, mais le chien de mer détruisait les lignes de fond, bien que d'assez belles captures furent faites durant cette semaine-là. Le 3 septembre un assez beau banc de morue se trouvait sur ces fonds, mais le chien de mer et la rareté de la boitte empêchèrent de faire de belles captures durant le reste du mois. La capture totale pendant la dernière saison a été très médiocre, et l'on rapporte qu'elle était inférieure à celle de l'an dernier qui n'était elle-même qu'une demi-capture environ.

Pubnico.—Le premier rapport reçu le 17 mai indiquait une pêche passable qui se maintint jusqu'au 5 septembre, bien que les captures fussent quelque peu irrégulières. Le 28 mai des captures passables furent faites sur le Banc de Brown et le

4 juin sur la pointe de Pubnico. Vers le 19 les rapports indiquaient une pêche passable sur les battures à la côte, et le chien de mer devint destructeur sur le banc de Brown et retarda beaucoup les opérations de pêche. En somme on considère comme passable la capture de la morue.

Yarmouth.—La pêche commença le 1er mai, et la pêche durant la première partie de ce mois a été médiocre. Pendant le reste du mois de mai et les deux premières semaines de juin les captures ont donné une bonne moyenne, mais pendant la deuxième partie de juin la boitte devint rare et le temps brumeux, de sorte que la moyenne diminua un peu. Pendant la première semaine de juillet le chien de mer fit son apparition et il en résulta que les captures furent faibles pendant tout le mois, bien que la pêche eût été bonne très au large durant la dernière semaine. Pendant tout le mois d'août la moyenne des captures a été passable bien qu'irrégulière, mais pendant la première partie de septembre elles se sont un peu améliorées. Le 27 octobre il y avait de très beaux bancs de morue sur la côte, mais les rapports ne constatent pas de captures.

Freeport.—Cette année, il n'a pas été fait de captures avant la première semaine de juillet, lorsque de belles captures ont été faites tous les jours durant le mois. Dans la dernière partie d'août et pendant tout le mois de septembre la capture a été légère.

Digby.—Le premier rapport reçu de cette station le 3 mai, indiquait une bonne pêche à Port-Georges, tandis que les captures à Digby variaient de bonnes à passables pendant les mois de mai et juin. Durant le mois de juillet la moyenne de la capture a été bonne, mais elle était un peu meilleure en eau profonde. Pendant les trois premières semaines d'août, les captures varièrent encore de bonnes à légères, mais vers le 20 le chien de mer apparut et durant le reste de la saison les captures furent légères.

MAQUEREAU.

Québec.

Rivière Goodbout.—Du 27 juillet au 17 août, les rapport disent que le maquereau se formait en bancs, mais on n'en a pas pris, autant qu'on sache.

Gaspé.—Les seules captures faites durant la saison l'ont été entre le 12 et la fin de mai, mais durant ce temps les captures ont été légères et irrégulières.

Grande-Rivière.—Il y eut très peu de maquereau de capturer durant la saison.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Caraquet.—Le maquereau a fait son apparition vers le 22 juin, et à partir de cette date jusqu'au 14 septembre de légères captures ont été faites chaque jour. Durant les premiers dix jours d'août, les rapports disent qu'il a bien mordu à l'hameçon dans la baie de Caraquet.

Shippegan.—La première apparition a été constatée le 7 juillet, et pendant tout ce mois les captures ont été légères mais régulières. Durant les deux premières semaines d'août la moyenne de capture a été bonne, et le poisson était de taille passable ; mais durant le reste du mois les rapports indiquent de très petites captures bien que le poisson fut très gros. Rien après cela. La quantité totale prise est évaluée à environ 1,500 barils, dont une grande partie a été expédié dans la glace à Boston, et le reste a été salé et exporté.

Escuminac.—Première apparition rapportée le 1er juillet et durant les dix jours suivants capturé en petites quantités. Du 12 juillet au 5 août, les rapports indiquent que le poisson prenait facilement l'hameçon et des captures passables de poisson de bonne taille ont été faites chaque jour. Pendant les cinq jours suivants on a rapporté qu'il se formait en bancs et mordait facilement ; les captures ont été bonnes mais le poisson était de petite taille. Pendant les deux semaines suivantes les captures ont été légères, mais durant la dernière semaine d'août et la première semaine de septembre elles étaient passables lorsque le temps le permettait.

Grand-Manan.—Durant la plus grande partie de la saison le câble était en mauvais état, ce qui a beaucoup nui au bureau pour s'assurer du mouvement du poisson. On évalue la capture totale de la saison à 40 barils, ce qui est juste le double de la capture de 1893.

Iles de la Madeleine.

Le 26 mai de légères captures ont été rapportées dans la partie sud-est des îles, pendant qu'on faisait de très bonnes pêches à la Pierre-à-Meule et à la baie de Plaisance. Vers le 12 juin, les rapports indiquaient une bonne pêche sur les fonds extérieurs, et à l'île Bryon, mais durant le reste du mois, on n'a pas beaucoup pêché, à cause du bas prix du poisson. Les rapports n'accusent aucune capture dans la première partie de juillet, mais le 16 les rapports constataient qu'il y avait beaucoup de poisson à la Plage Sud (Baie de Plaisance), où quelques bateaux ont fait de bonnes captures. Jusqu'à présent on n'avait encore rien fait sur la côte nord; mais le 31 les captures ont été très bonnes, le maquereau ayant fait son apparition en très grand nombre et les bateaux en avaient de 600 à 800; tandis que la pêche abondait sur la côte nord, les captures étaient très faibles sur la côte sud, et particulièrement dans la baie de Plaisance. Dans les trois premiers jours d'août de très bonne captures ont été rapportées et les bateaux en avaient de 250 à 800. Dans les dix jours suivants les captures variaient de passables à médiocres, mais le poisson était gros et gras comparé aux années précédentes. Le 15, on rapporta que le maquereau mordait facilement et abondait sur la côte nord. Depuis cette dernière date jusqu'au 6 septembre les captures ont été bonnes et le poisson très gros et d'excellente qualité. Le 7 septembre les rapports indiquaient une très bonne pêche sur le côté nord, le poisson de très belle qualité et très gros, et les apparences promettaient beaucoup. si le temps le permettait. Du 7 septembre au 1er octobre, de faibles captures ont été faites à la Pierre-à-Meule, mais le 17 septembre des captures passables ont été faites à l'île Bryon lorsque le temps le permettait.

L'île Bryon est le principal rendez-vous des pêcheurs de maquereau, qui se réunissent là des autres îles du groupe, mais surtout d'Alright et de la Pierre-à Meule.

La flotte durant la dernière saison se composait de soixante bateaux, et la capture, d'après les rapports, a été de 1,800 barils.

Le suivant en importance est l'Etang-du-Nord ou île de la Pierre-à-Meule, qui a une flotte de cent bateaux et plus, portant quatre cents hommes, outre environ deux cents garçons de quatorze ans et plus. La capture à cette station a été, d'après les rapports, de 1,600 barils. Après l'Etang-du-Nord vient la Grande-Entrée, où quarante bateaux ont pris environ 600 barils; l'île Wolf, où cinquante bateaux ont pris 800 barils; la Grosse-Ile, où 20 bateaux ont capturé 500 barils de poisson, outre la Plage Sud, sur l'île Alright, un très bel endroit de pêche, où trente bateaux ont pris 500 barils de poisson.

Des stations comme celles de Old Harry, Head, et la Grande-Entrée, sur l'île de Coffin, l'île de l'Entrée et le havre Amherst, qui a une flotte d'environ soixante bateaux, sont des localités renommées pour le maquereau. En somme, ainsi que l'indiquent les rapports qui précèdent, la dernière saison a été très heureuse, surtout sur la côte nord; tandis que les captures sur la côte sud se composaient en grande partie de maquereau du printemps, qui a été pris avec des filets à l'entrée de la baie de Plaisance.

Ile du Prince-Edouard.

Miminegash.—La pêche commença vers le 20 juin, mais les captures ont été faibles jusque vers le 28 août, lorsqu'elles s'améliorèrent un peu, et les captures jusqu'au 20 septembre varièrent de passables à médiocres. Durant les premiers dix jours d'octobre les captures ont de nouveau été médiocres, et la pêche se termina le 12.

Les rapports en général constatent que la capture de la dernière saison a comparativement manqué; et les pêcheurs attribuent cet insuccès au fait que le maquereau ne voulait pas mordre; et non pas à la rareté du poisson, parce qu'ils disent qu'il était très abondant et gros pendant la majeure partie de la saison.

Tignish et Kildare.—Les rapports constatent de légères captures à Tignish le 6 juin, mais que le 13 la pêche était bonne à ces deux stations. Vers le 11 juillet il y eut une légère amélioration dans la pêche à l'hameçon, le poisson étant gros et gras, et du 20 jusqu'à la fin du mois, bien que les rapports disent que le maquereau se formait en bancs, ils ne constatent aucune capture. On rapporte quelques légères captures dans la première semaine de juillet et durant la seconde semaine d'août, mais rien ensuite.

Alberton.—La pêche commença comme d'habitude le 6 juin, mais les captures pendant tout le mois ont été légères, et assez irrégulières. Durant la plus grande partie de juillet on en a très peu pris, et le maquereau, bien que se formant en bancs, était, d'après le rapport du 20, trop farouche pour être seiné. Le 30, les rapports d sent qu'il mordait facilement à la Pointe de l'Est.

Du 1er au 16 août, de légères captures ont été faites chaque jour, mais le temps étant devenu orageux, aucune pêche n'a été faite ensuite, et le 27, les rapports disent que les pêcheurs devenaient découragés, parce que la perspective était loin d'être encourageante. On rapporte que la capture de la saison a complètement manqué dans toutes les parties de ce district, à l'exception du Cap Ouest et de la Pointe Est. La moyenne par bateau dans ce district n'a pas dépassé six barils chacun.

Malpèque.—Le maquereau fit son apparition le 23 juin, et à partir de cette date jusqu'à la fin d'août les captures ont été légères et irrégulières, bien que le 10 août les rapports indiquassent que le poisson se formait en bancs. Durant la première semaine de septembre, lorsque le temps était favorable, des captures passables ont été faites et le 8 les pêcheurs en bateau réussissaient bien. Vers le 18, les rapports indiquent que le maquereau se formait en bancs en eau profonde, mais comme le temps était orageux les captures furent peu nombreuses. On estime que la capture totale ne dépassera pas 50 barils, ce qui est une forte diminution sur celle de la dernière saison.

Georgetown.—Le premier rapport reçu le 16 juin indiquait que le maquereau se formait en bancs au large de l'île Panmure, mais aucune capture n'a été faite à l'une ou l'autre station avant le 6 juillet, à partir de laquelle date de légères captures ont été faites dans le cours du mois à Georgetown. Le 18 juillet le maquereau se formait en bancs au Banc du Pêcheur et dans la baie de Cardigan, et mordait facilement à Souris le 18 et le 19. Les 21 et 22, il se formait de nouveau en banc à l'île Panmure, mais aucune capture n'a été constatée par les rapports, et le 1er août il mordait librement dans la Grande-Rivière.

Le 6 août, les rapports disent qu'il se formait en bancs entre Souris et l'île Boughton, et durant la semaine suivante il abondait à Georgetown, mais il était très farouche et refusait de morde.

Du 15 au 25 août inclusivement, le maquereau mordait bien, et le 25 il se formait en banc à la Grande-Rivière. Le lendemain, les rapports disaient que la baie et la rivière de Cardigan étaient pleines de maquereau de la grosseur de l'éperlan. Pendant tout ce mois les captures à Georgetown ont été légères mais régulières. Le 1er septembre les rapports disaient que du maquereau de grande taille se tenait au fond, mais la surface fourmillait de petits poissons qui dévoraient la boitte avant qu'elle eût atteint la moindre profondeur. Vers le 8, la capture à la baie Cardigan était médiocre, mais en dehors de l'île Brougton, vers la Grande-Rivière, les pêcheurs réussissaient un peu mieux. Le 15, on rapporta que les goélettes au large de la Pointe de l'Est faisaient de belles captures, et qu'entre la Grande-Rivière et Souris les bateaux réussissaient bien. De grands bancs ont été aperçus entre Souris et la Pointe de l'Est, le 14, tandis que la pêche à la ligne au large de cette pointe le 24 était bonne, d'après les rapports. Comme dans le mois d'août, les captures de septembre ont été légères. On a rapporté que la pêche en bateau avait été médiocre pendant toute la saison.

Cap-Breton.

Port-Hood.—Première apparition notée le 4 juillet, et pendant tout ce mois les captures ont été passables. Durant les mois d'août et septembre les captures ont été passables. Durant les mois d'août et septembre les captures ont été assez irrégulières, mais varièrent de passables à médiocres. Les seules prises rapportées en octobre furent quelques captures durant la troisième semaine. La capture totale est petite, quelques barils seulement.

Mabou.—Le maquereau fit son apparition vers le 3 juillet, mais les captures, en autant que le constatent les rapports, furent légères pendant la saison.

Margaree.—Première apparition vers le 3 juillet, mais les captures, en tant que le constatent les rapports, ont été légères chaque jour du mois. Le 26, le poisson abondait mais ne mordait pas. Pendant les mois suivants très peu de poisson ut pris, et l'on considère que la capture totale est de 50 pour 100 de moins que l'an

dernier. Cette différence en moins est attribuée au grand nombre de chiens de mer sur la côte, ce qui a rendu le succès de la pêche impossible; mais les rapports disent que la capture aurait été passablement bonne si le chien de mer n'avait pas paru.

Chéticamp.—Première apparition le 17 juillet, à partir de laquelle date jusqu'au 13 octobre les captures ont été légères. On considère que la pêche de la saison a manqué.

Meat Cove.—Première apparition le 30 mai, mais quelques captures seulement ont été faites jusqu'au 9 juillet, et durant le reste de ce mois les captures ont varié de passables à médiocres. Le 16, il mordait facilement dans la baie de Plaisance, et à la même date le poisson se réunissait en bancs à Meat Cove. Vers le 24, les rapports disaient qu'ils se formaient en bancs dans la baie de Plaisance, et les pêcheurs ont assez bien réussi avec les seines en bourse. Dans la première partie du mois d'août les captures ont été légères, et du 20 au 25 on disait qu'il se formait en bancs nombreux à Meat-Cove, et mordait bien dans la baie de Plaisance, et pendant ce temps on faisait des captures passables chaque jour. Pendant le mois de septembre le temps fut orageux, et on n'a fait que quelques captures, bien qu'il se formait en bancs à Meat Cove le 22, et que des captures passables furent faites. On rapporte que si le hareng avait fait son apparition comme d'habitude, la capture du maquereau eût été bien plus grande, parce que les pêcheurs comptent sur ce poisson pour en faire de la boitte pour le maquereau.

Ingonish.—Le maquereau parut en petite quantité le 28 mai, mais le lendemain les rapports disaient que le meilleur bateau en avait 400. Durant le reste de la saison, les captures, quoique très régulières, furent légères. On rapporte que la capture du printemps n'a été qu'une capture moyenne, et que la pêche du maquereau à la ligne a manqué dans ces dernières années.

Sainte-Anne.—Le poisson fit son apparition en très grande abondance le 6 juin, mais après la tempête du 8 les captures devinrent légères et restèrent ainsi pendant le reste de la saison.

Sydney-Nord.—Les seules captures dont on ait fait rapport ont été quelques captures excellentes dans la première semaine de juin.

Louisbourg.—Première apparition constatée le 23 mai et des captures légères ont été faites jusqu'au 28, lorsque les bateaux en prenaient en moyenne 5 barils, et durant le reste du mois les captures furent passables. Les 1[er] et 2 juin, les bateaux en prirent en moyenne 2 barils, et les deux jours suivants le poisson devint très abondant et était très gros. Durant le reste de la saison les captures ont été légères, bien que le 17 août les rapports disaient que le poisson était d'excellente qualité mais en petite quantité. Le 14 septembre les rapports disaient que le poisson ne mordait pas, bien qu'il parût très abondant.

Gabarus.—Le 30 mai, les bateaux avaient en moyenne 600 maquereaux, et le lendemain les bateaux variaient de un à six barils. Les 1[er] et 13 juin, les rapports disaient que le poisson se réunissait en bancs, mais les captures pendant le mois ont été faibles, excepté le 7, lorsque les bateaux en prirent en moyenne 10 barils à Whitepoint, pris la plupart en eau profonde, parce qu'il y en avait très peu dans la baie. Durant juillet, août et la première partie de septembre, de faibles captures ont été faites assez régulièrement, et on rapportait que le poisson se formait en bancs mais ne mordait pas.

L'Ardoise.—Première apparition le 5 mai, et durant la semaine suivante les captures variaient de 100 à 200 maquereaux par bateau. Durant la première semaine de juin les captures variaient de bonnes à passables, et le 9 les rapports annonçaient que le maquereau était parti vers l'eau profonde. La capture de ce jour-là dépassa de beaucoup celle des cinq dernières années; on en a vendu une grande quantité comme boitte et on en a exporté beaucoup. Durant le reste de la saison les captures furent faibles, bien que les rapports du 14 septembre annonçaient du maquereau d'excellente qualité, gros et gras, mais ne mordant pas à l'hameçon.

Saint-Pierre.—Vers le 28 mai, les rapports annonçaient une pêche passable en eau profonde au large de L'Ardoise et de la Pointe Micheau, et le 31 elle devint bonne. Le 2 juin, on fit rapport de bancs nombreux en eau profonde et se réunis-

sait au large du Cap La Ronde. Pendant les quatre jours suivants, les pêcheurs aux filets réussirent passablement bien en eau profonde, et de légères captures furent régulièrement déclarées sur la côte jusqu'à la fin de la saison. Dans la dernière partie d'août, les rapports disaient que le poisson était de grande taille et se réunissait en bancs dans la baie Saint-Pierre, le 27 septembre, lorsque de fortes captures furent faites avec les rets et l'hameçon. Bien qu'on ait fait quelques bonnes pêches, la pêche du maquereau est considérée comme le plus grand insuccès qu'on ait encore éprouvé dans la baie Saint-Pierre, insuccès que l'on attribue à la grande flotte de seineurs qui poursuivait vivement un grand banc de maquereau d'été, ce qui dispersa le poisson dans toutes les directions et l'empêcha de donner sur la côte.

D'Escousse.—Bien que de faibles captures aient été faites dans la dernière semaine de mai, le poisson n'a donné dans la baie que vers le 1er juin, et pendant la première partie de ce mois les captures ont été passables. Après cela, on n'a rien fait jusqu'au 22 juillet, et à partir de cette date les rapports disent que les captures ont été assez régulières jusqu'à la fin d'août. Des 20 bateaux qui font cette pêche, la moyenne durant la dernière saison a été d'environ 4 barils par bateau.

Petit-de Grat.—Du 26 mai au 2 juin, de très bonnes captures ont été faites chaque jour, mais depuis cette dernière date jusqu'au 21 juillet les captures ont été faibles. Les rapports ne constatent rien jusqu'au 19 octobre, alors que quelques captures passables ont été faites durant le reste du mois. La capture totale, qui a été vendue de 4 à 5 centins la pièce aux barquiers, n'a pas égalé celle de 1893.

Arichat-Ouest—Les rapports disent que cette pêche s'éteint dans ce district, la capture totale de la dernière saison n'ayant pas atteint 30 barils.

Arichat.—Première apparition le 26 mai, et à partir de cette date jusqu'au 14 juin, les captures ont varié de faibles à médiocres. Les seules captures dignes de remarque, faites ensuite, ont eu lieu dans les deux premières semaines de septembre, lorsque de légères captures ont été faites chaque jour. La pêche du printemps et de l'automne a presque manqué, car la capture n'a pas été générale du tout, et on rapporte que quelques pêcheurs aux filets n'ont rien pris du tout.

Nouvelle-Ecosse.

Bayfield.—Le maquereau fit son apparition en grand nombre le 23 juin, des captures variant de bonnes à passables ont été faites chaque jour jusqu'au 2 juillet. A partir de cette date jusqu'au 20 la pêche a été médiocre, après quoi elle redevint passable et resta ainsi jusqu'au 10 d'août. Durant le reste du mois les captures ont varié de passable à médiocre, bien que les rapports disent que le poisson abondait du 18 au 20 avril inclusivement, mais qu'il ne mordait pas. On estime la capture totale égale à celle de 1893.

Canso.—Les rapports disent que le poisson se formait en bancs le 28 mai, mais aucune capture n'a été faite avant le 2 juin, lorsque quelques légères captures ont été faites durant cette semaine-là, mais elles sont devenues très bonnes les deux jours suivants, et on a rapporté qu'elles étaient bonnes aussi dans la baie de Chédabouctou. Les 18 et 19, le maquereau se formait en bancs à Canso, mais les captures durant le reste de la saison furent faibles.

Whitehead.—Le premier rapport sur le maquereau dans ce district est daté du 25 mai, lorsque le rapport disait que la goélette *Linwood* en avait pris 60 barils entre cet endroit et Canso, et les pêcheurs aux filets firent de légères captures. Pendant le mois de juin les captures, bien que régulières, furent faibles. On estime la capture totale à 200 barils, ce qui dépasse de beaucoup la capture de 1893.

Havre d'Isaac.—Le seul rapport concernant le maquereau a été reçu le 5 juin, alors que l'on fit d'assez belles captures. La capture totale a été très faible, n'ayant été que de quelques barils.

Rivière au Saumon.—Le 25 mai les rapports annonçaient de grands bancs au large de la côte, mais aucune capture n'a été faite avant le 29, lorsqu'il sortit par bancs du havre au Castor, et plusieurs bonnes prises faites. Pendant le mois de juin, les captures ont été faibles à cause du mauvais temps, bien que le maquereau se formât encore en bancs pendant la première semaine. Il n'a été fait de captures ensuite que dans la dernière partie de septembre, lorsqu'on fit de très bonnes captures de petits poissons.

Baie-Spry.—Le 29 mai les rapports disent q'uun navire a pris 400 barils de poisson au large d'ici, et les bateaux en avaient en moyenne 2 barils le 31. Durant le mois suivant de faibles captures ont été faites lorsque le temps le permettait, mais rien après cela, suivant les rapports.

Havre de Musquodoboit.—Le 25 mai le maquereau se formait en bancs dans le havre aux Moules, plusieurs bateaux ayant pris de un à deux barils, et plusieurs grands bancs ont été vus entre ici et le Havre-au-Navire. De faibles mais irrégulières captures ont été faites du 30 mai au 24 juin, mais on n'en a rapporté aucune jusqu'au 20 septembre, et à partir de cette date jusqu'à la fin de la saison les captures ont été régulières mais faibles.

Lunenburg.—La première apparition a été constatée le 21 mai, et on a fait des captures passables de gros poissons. Le 24, les rapports disaient que deux seineurs américains en avaient pris deux grands bancs au large de l'île aux Atocas, et le maquereau se réunissaient en bancs sur les battures de la côte. Le 28 les pièges avaient 40 barils et les filets quelques-uns; mais durant les trois jours suivants les captures devinrent faibles. Le 1er juin les rapports disaient que le poisson se formait en bancs à la hauteur de l'île de la Croix, mais en général la capture sur la côte a été faible, bien que quelques bons coups de filets eussent été donnés les 13, 15 et 18, lorsque les pièges variaient de sept à quinze barils. La seule capture mentionnée par les rapports durant les mois de juillet, août et septembre, a été faite le 16 juillet, lorsque l'on prit vingt barils dans les rets à Chester. Durant la dernière partie d'octobre les bateaux variaient de 180 à 200 gros maquereaux, et 50 barils ont été pris dans les rets le 22. La capture totale dans les rets est évaluée à 300 barils. De cette capture générale 100 barils ont été vendus frais aux banquiers pour en faire de la boitte, et environ 275 barils ont été expédiés dans la glace aux Etats-Unis.

Port-Medway.—Le maquereau fit son apparition le 30 mai, et les rapports disaient qu'ils se formaient en bancs le 1er juin, alors que l'on fit de bonnes captures. On n'a fait rapport d'aucune capture durant le reste de la saison.

Liverpool.—Le 25 mai, les rapports disaient que le maquereau se formait en bancs et les bateaux prirent en moyenne 50 poissons de bonne taille. Entre cette dernière date et le 1er juin les captures ont été passables, parce que les rapports disaient que le poisson se formait en bancs à moins de deux milles de la côte. Les rapports ne constatent rien jusqu'au 2 août, lorsque deux barils furent pris avec des seines.

Vers le 17 septembre, les rapports annonçaient que le maquereau se formait en bancs au large de la côte, mais aucune capture ne fut faite. Pendant le mois d'octobre les captures furent légères, la seule digne de remarque a été faite le 13, lorsque les bateaux en ont pris de 3 à 4 barils.

Durant la dernière saison les pêcheurs ont grandement souffert de la perte de filets causée par le chien de mer et le mauvais temps. La capture totale du maquereau d'automne est évaluée à 140 barils, ou environ un tiers de la capture d'automne de 1893.

Lockeport.—Très peu de poisson ; capture totale évaluée à 100 barils.

Pointe-au-Sable.—Durant la dernière semaine de mai les rapports constataient que le maquereau se formait en bancs au large de Brazil-Rock, et le 24 les seineurs en prirent environ 40 barils. Les rapports disaient aussi qu'il se formait en bancs au large de la côte le 2 juin, mais aucune capture n'a été constatée. Quelques maquereaux de grande taille furent pris dans la première semaine d'octobre, mais la capture totale n'excède pas 4 barils, qui ont été vendus frais pour la consommation locale.

Port LaTour.—Le poisson fit son apparition dans la baie Barrington le 21 juin, et quelques légères captures furent faites durant les quatre jours suivants. Cette pêche durant la dernière saison a presque complètement manquée, la capture n'ayant pas dépassé 25 barils dans ce district, à part le poisson employé pour la boitte et la consommation locale.

On attribue cette petite capture à la cause mentionnée dans les rapports antérieurs, savoir: l'habitude de garder les filets constamment dans l'eau, ce qui chasse tous les poissons à boitte des lieux qu'ils fréquentent habituellement.

Pubnico.—Le maquereau fit son apparition vers le 16 mai, et de faibles captures furent faites jusqu'au 22, lorsque les rets en prirent 18 barils et les pêcheurs aux filets 50 maquereaux chaque bateau, qui ont été mis sur la glace et exportés aux Etats-Unis. Le lendemain les banquiers déclarèrent de bonnes captures à 20 milles au sud du phare de Shelburne et à 18 milles au sud-ouest du phare. Les captures sur la côte durant le reste de mai furent passables avec les filets et médiocres avec les rets. Dans la 1re partie de juin les pièges en prirent de 12 à 30 barils, mais le poisson fut rare dans la dernière partie du mois. Les seules captures rapportées durant le reste de la saison ont eu lieu entre le 1er et le 6 juillet inclusivement, lorsque de légères captures furent faites chaque jour, et aussi le 16, lorsque les rapports constatèrent de légères captures à la tête de l'île John.

Yarmouth.—Le 16 mai, les pêcheurs aux pièges rapportèrent qu'ils avaient pris en moyenne 50 " moyens ", et durant les cinq jours suivants de légères captures furent faites chaque jour, bien que l'on rapporta que le 19 le premier banc avait apparemment passé très au large. Le 22, les rets avaient en moyenne 800 poissons, tandis que le lendemain la moyenne augmenta à 2,000, et les filets en avaient comparativement peu. Durant le reste du mois les rets variaient de 20 à 100 barils, dans la glace. Du 1er au 5 juin les rets variaient de 800 à 1,500 " moyens ", et le 9 on rapportait que le poisson se formait en bancs au large mais était très rare sur la côte. Le 12 les rets prirent en moyenne 12 barils, et du 19 au 21 inclusivement, ils avaient de 5 à 10 barils, sur la glace. Du 28 juillet au 1er août de légères captures de petits poissons furent faites à l'embouchure de la rivière Tusket; et le 25 août du poisson " moyen " gras fit son apparition dans la baie Sainte-Marie. Aucune capture après cela, disent les rapports.

Digby.—Le 25 mai plusieurs barils furent pris dans les rets à Joggins, et du 31 au 1er juin de légères captures de gros poisson furent faites chaque jour. Vers le 11 juillet, les côtiers rapportèrent qu'il y avait de grand bancs de maquereau à 20 milles à l'ouest de l'île aux Eglantiers, et des captures passables furent faites dans la baie Sainte-Marie le 19. A l'exception de quelques légères captures dans la baie Sainte-Marie le 22 septembre, rien n'a été pris ensuite, d'après les rapports.

J'ai reçu les renseignements suivants sur les pêcheries de diverses sources en dehors de ceux qui font des rapports réguliers, et comme ils paraissent avoir de la valeur, je juge qu'ils sont dignes d'être annexés à mon rapport, pour l'information du département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. M. HUTCHINS,
Préposé au bureau des renseignements sur les pêcheries.

De MM. A. N. Whitman et Fils, Canso, N.-E., expédiés par M. Thomas C. Cook, percepteur des douanes à Canso, et préparés pour le bureau de renseignements des pêcheries.

1894.

MORUE.

La capture de la morue sur la côte a été faible, plus faible que depuis plusieurs années. On ne peut attribuer cela à aucune cause spéciale. Elle est comme elle a été dans le passé, les années de disette suivent les années d'abondance sans cause apparente, et cela est dû, sans doute, au fonctionnement de lois qui ne sont pas encore définies. Il n'y a rien qui indique que ce poisson précieux diminue d'une manière permanente. Il est probable que la quantité prise est tellement plus petite que la quantité totale de ce poisson dans l'océan que la capture n'a aucun effet appréciable sur elle, et que des années d'abondance récompenseront la confiance et la patience de nos pêcheurs.

ÉGREFIN.

La capture de l'égrefin de printemps a été virtuellement nulle. La capture de ce poisson dans des pièges, dans les mois d'avril et mai, s'est maintenue pendant un

grand nombre d'années, et quelquefois de grandes captures ont été faites, mais cette année le désappointement a été complet. Les remarques concernant la morue s'appliquent avec autant de force à l'égrefin ; ils pourront revenir plus abondants que jamais. On a découvert dans ces dernières années qu'un beau banc d'égrefin visite cette localité dans les mois de décembre et janvier, et la capture de ce poisson a développé une industrie considérable à une époque de l'année où nos pêcheurs étaient habitués à n'avoir rien à faire. Ce désœuvrement était dû à deux causes : le manque de boitte et l'absence supposée de tout poisson. Il y a quelques années nos marchands de poisson commencèrent à faire geler l'encornet et autre poisson pour la boitte, et le résultat a été de faire gagner plusieurs milliers de dollars à nos pêcheurs ayant un approvisionnement de boitte; ils continuèrent naturellement à pêcher beaucoup plus tard dans la saison qu'ils n'étaient habitués de le faire, et il en est résulté qu'ils ont découvert le banc d'égrefin d'hiver, et maintenant il se paie dans la localité des milliers de dollars pour l'égrefin seul, et l'argent qui s'en allait enrichir les pêcheurs de la république voisine se dépense aujourd'hui parmi nos gens. Tout ce poisson est expédié frais, soit sur la glace soit gelé, et les marchands de poisson de Montréal, Québec, Ottawa, Toronto et autres villes canadiennes s'adressent maintenant à nous pour leur approvisionnement qu'autrefois ils faisaient venir de Portland et de Boston. Il paraissait y avoir le banc ordinaire d'égrefin en janvier cette année, mais le temps plus mauvais a quelque peu entravé les opérations de nos pêcheurs. Décembre promet une bonne moyenne de capture.

MAQUEREAU.

Une faible capture de maquereau de printemps, d'été et d'automne, tel est le rapport que nous devons faire pour 1894, sur cette côte. On a fait les préparatifs ordinaires, mais le résultat a été excessivement désappointant, bien que les hauts prix payés par les marchands pour le peu de poisson pris ont jusqu'à un certain point compensé la faible capture. Toute une transformation a été opérée dans la manière de mettre ce poisson sur le marché, comme pour l'égrefin. Il y a quelques années tout le maquereau que l'on prenait ici était salé; aujourd'hui, lorsque la capture est faible on le vend presque tout frais, soit qu'on le place dans des magasins frigorifiques et qu'on l'expédie en hiver, soit qu'on le paque dans la glace et qu'on l'expédie dans des barils. Le marché de Boston prend le gros de la capture, Boston étant le point de distribution pour tous les Etats à l'est des montagnes Rocheuses, mais nos Canadiens commencent à connaître la valeur du maquereau beaucoup mieux qu'autrefois, et la consommation de maquereau frais au Canada augmente d'année en année.

SAUMON.

Nous devons faire rapport d'une faible capture de saumon pour 1894. Il semble qu'on arrive à une réduction permanente dans la capture de ce poisson, et il pourrait être inutile d'en chercher au loin quelques-unes des causes.

Très peu de saumon est salé ici maintenant, et la plus grande partie est paquée dans la glace et se rend sur le marché de Boston, ou bien il est gelé et conservé pour le commerce d'hiver. La pêche du saumon n'a jamais été forte dans cette localité.

HARENG.

Nous avons à rapporter une faible capture de hareng, tant du gros hareng de juillet que du petit hareng de septembre. Il semble que nous arrivons à une diminution permanente de la capture du hareng sur cette côte, et il est difficile de dire quelle en est la cause, quoique les années à venir verront peut-être le retour de ce poisson aux endroits qu'il fréquentait autrefois. La diminution de la capture d'automne sur la côte norvégienne indique peut-être que le poisson revient vers nos rives. L'éminent naturaliste Frank Buckland dit "qu'il faut un million de barils de hareng pour faire le déjeuner de la morue norvégienne". Que feront-ils si le hareng leur manque, nous n'en savons rien. Il y a rien qui indique qu'il y a moins de hareng dans l'océan qu'autrefois. Il abandonne certainement certaines localités qu'il fréquentait depuis des années; il se peut que ce soit pour y revenir de nouveau.

ENCORNET.

Bien que ce ne soit pas un poisson comestible, d'après l'estimation de la plupart des gens du continent, c'est certainement un grand facteur dans la capture du poisson qui est comestible. Il n'y a pas de boitte que la morue aime autant que l'encornet, et quand tout les autres moyens de la séduire ont manqué l'encornet ne manque presque jamais de la prendre. L'Atlantique du Nord fourmille de ce curieux poisson durant les mois d'été, et les millions innomblables de ce poisson par mille carré d'océan indiquent combien ils est prolifique et abondant. Ils semble commencer et finir sa vie avec l'année, faisant sa première apparition au mois de juin, trop petit pour être d'aucune utilité à l'homme, mais il grandit si rapidement que vous pouvez presque le voir grandir jusqu'à ce qu'il atteigne la grosseur des chabots "bootlegs", qui disparaissent de notre côte en décembre pour n'y revenir jamais. Ils sont si voraces qu'un morceau de plomb entouré d'épingles pointues et recourbées et peinturé en rouge suffit pour les attirer sans aucun appât, et le saisissant avec leurs tentacules ils deviennent une proie facile pour le pêcheur, et parfois trois ou quatre sont tirés de l'eau attachés à la même turlutte, et deux hommes peuvent en charger un bateau dans un espace de temps remarquablement court, lorsque l'encornet est en humeur de mordre.

En d'autres temps, cependant, quelque abondants qu'ils soient, rien ne peut les engager à mordre. Lorsqu'il en faut de grandes quantités on se sert de pièges, et des milliers de barils sont vendus frais à nos pêcheurs sur les bancs, qui les paquent dans la glace dans des compartiments de bord pour en faire de la boitte, et ils reviennent au bout d'une quinzaine de jours en chercher un nouvel approvisionnement. Sans l'emploi de ces pièges on ne pourrait suffire aux demandes. Il n'y a pas eu rareté remarquable d'encornet sur nos côtes cette année, et un bon nombre de banquiers en ont pris assez sur les fonds de pêche pour suffire à tous leurs besoins.

A. N. WHITMAN et FILS.

Canso, N.-E., 15 décembre 1894.

De M. Gordon Taylor, gérant de MM. A. Wilson et Fils, marchands de poisson frais, à Canso, N.-E.

Canso, 15 décembre 1894.

CAPTURE DE MAQUEREAU AU PRINTEMPS.

La capture du maquereau du printemps a été beaucoup plus forte cette année que l'an dernier. Nous en avons expédié environ 2,000 barils dans la glace et une grande quantité fut salée, les prix du marché ont été bons; le maquereau frais et plus tard dans la saison le maquereau salé, ont été bons. La capture du maquereau d'été a été très faible; nous n'en avons empaqueté et expédié qu'environ 200 barils—contre l'an dernier environ 1,700 barils. Les prix ont été élevés sur le marché de Boston les deux étés.

La capture d'automne a été légère, nous n'en avons expédié que 800 barils frais et pas de poisson salé. L'an dernier nous avons expédié plus de 2,000 barils frais; et une grande quantité fut salée. Le maquereau était bon cette année.

SAUMON.

On ne prend pas de grandes quantités de ce poisson ici, nous n'en avons pas expédié 6,000, mais la capture au nord a été forte. Les prix pour le saumon frais ont été bas. La capture de cette saison n'atteindra pas la moitié de celle de l'an dernier.

ÉGREFIN ET MORUE.

Dans le printemps et l'été ces poissons ont été très rares et les prix bas. La capture d'automne a été passable. Nous avons bien réussi dans nos ventes d'égrefin durant l'été. La pêche d'hiver jusqu'à présent a été bonne, et les prix payés encourageaient les pêcheurs à poursuivre leurs opérations. A mon avis, ils vont bien réussir dans leur pêche d'égrefin cet hiver.

FLÉTAN.

La flotte de Lunenburg prit une grande quantité de ce poisson de bonne heure dans le mois de mai—de hauts prix furent payés, et les expéditeurs perdirent beaucoup—nous n'étions pas de grands acheteurs et nous disposâmes d'à peu près la totalité pour le marché canadien et le congélateur. Si l'on prenait plus de soin dans le nettoyage et l'empaquetage de ce poisson dans la glace à bord des goélettes, il commanderait de meilleurs prix et se vendrait plus facilement. Nos pêcheurs en bateaux à Canso en ont pris de six à sept mille. Nous avons déjà obtenu de hauts prix pour le flétan.

Bien à vous,
A. WILSON ET FILS.

De M. J. M. Viets, percepteur des douanes à Digby, N.-E., et correspondant du bureau de renseignements sur les pêcheries.

DIGBY, 22 décembre 1894.

A Mr W. M. HUTCHINS,
Bureau des pêcheries,
Halifax, N.-E.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport des pêches pour la saison de 1894.

Il n'atteint pas le chiffre réel des pêches parce que je n'ai pu encore compléter le système d'obtention de renseignements dans ce district, mais j'espère que l'an prochain, quel que soit celui qui fasse le rapport, il pourra en transmettre un plus parfait.

Vous remarquerez que j'ai inscrit la valeur en regard des diverses quantités, valeur qui pourra vous intéresser, si elle n'a pas d'importance pour le rapport que vous ferez sur le bureau.

Les rapports du bureau sont encore vus avec faveur, et les pêcheurs les consultent, surtout la partie qui concerne la boitte.

Les fabriques de sardines du Maine surveillent les rapports sur le hareng, et souvent leurs petites goélettes viennent ici acheter du petit hareng.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. M. VIETS.

Relevé de la pêche dans le district de Digby, N.-E., sous la direction du bureau des pêcheries—saison de 1894—avec valeur approximative :

Maquereau frais,	15	barils	$ 60 00
Alose marinée,	30	"	150 00
Flétan,	39,034	livres	2,341 00
Morue,	304,117	"	9,123 00
Egrefin,	521,220	"	15,636 00
Merluche,	376,840	"	11,305 00
Homard,	1,547	barils	7,735 00
Hareng,	328	"	1,312 00
Moules,	10	"	100 00
Huile de morue, 23 barils ou 690 galls			207 00
Noues, 460 sacs ou 24,740 livres			2,474 00
Hareng fumé,	8,400	boîtes	84 00
Saumon,	1,200	livres	240 00

Du "Halifax Morning Chronicle", 12 juin 1894.

Un correspondant de Milford (comté de Hants) écrit : Il a été pris de grandes quantités d'alose et de gasparot dans la rivière Shubénacadie, ce printemps, entre la station de Shubenacadie et le Grand Lac. Lorsque le garde-pêche actuel de Milford entra en fonctions il y a dix-huit ans, les habitants le long de cette rivière ne pouvaient pas prendre assez de poisson pour l'usage de leurs familles. Aujourd'hui chaque famille est approvisionnée et on vend les deux tiers du poisson qu'on prend.

ANNEXE N° 5

L'industrie de la pêche des phoques à fourrure dans l'océan Pacifique du nord, telle qu'affectée par l'arbitrage de la mer de Behring, et la législation qui en est résultée, ainsi que par la convention internationale intervenue entre la Grande-Bretagne et la Russie, par R. N. Venning.

PARTIE I.—LA QUESTION DE LA MER DE BEHRING.

Quelques-unes des phases de cette question ont été annuellement notées dans les rapports antérieurs du département, celui de 1893 traitait de la question jusqu'à la sentence arbitrale du tribunal de Paris, et en faisait la revue.

Il était dit que vu que la législation britannique devait avoir un caractère impérial on ne pouvait donner d'avance aucun renseignement défini sur sa nature et sa portée, à part ceux que comportaient la phraséologie de la sentence arbitrale que l'on citait.

A l'époque où j'écris la législation destinée à donner effet à la sentence arbitrale occupait l'attention du gouvernement des Etats-Unis et celle de Sa Majesté Britannique.

Il s'en suivit une longue correspondance diplomatique sur les différents bills.

Le gouvernement canadien, tout en consentant volontiers à donner son adhésion à toutes les mesures destinées à donner effet à la sentence arbitrale en ce qui concernait les dispositions prohibitives et aux actes législatifs les mettant en vigueur, s'opposa fortement à l'application de la législation proposée par le gouvernement de Sa Majesté, à la sévérité des pénalités et à l'extension réelle de la prohibition.

Il exprimait l'opinion qu'on ne devait imposer à cette industrie d'autres restrictions que celles spécialement imposées par la sentence du tribunal d'arbitrage de Paris. La sentence constituait le maximum de l'intervention au sujet d'une industrie déjà suffisamment précaire.

L'industrie avait été déclarée libre pour le monde entier, sous certaines restrictions applicables seulement aux sujets britanniques et aux citoyens des Etats-Unis.

Tous les efforts ont été faits pour empêcher l'introduction d'une législation qui entraînerait de nouvelles ou autres restrictions.

Le bill tel qu'originairement soumis et ses diverses modifications étaient considérés sujets à objection à cause des pénalités; du défaut de pourvoir à une exemption convenable en faveur de ceux qui mettent à la voile sans en connaître les dispositions; du défaut de pourvoir au cas où des navires seraient emportés en dedans des limites par la violence du temps, et autres cas fortuits semblables, et en général que la sévérité et la faculté de faire des restrictions dépassaient les exigences de l'obligation en vertu de la sentence arbitrale.

Dans l'intervalle, de nombreuses lettres furent reçues de la part des pêcheurs de phoques demandant des renseignements définis sur les règlements qui seraient probablement en vigueur pendant la saison, mais le département ne pouvait donner aucune réponse si ce n'est que les négociations étaient en marche, et qu'il était tout probable que les règlements prescrits par la sentence arbitrale seraient mis en vigueur en 1894.

Le gros des pêcheurs de phoques mirent donc à la voile dans cette incertitude.

DÉPART DE LA FLOTTE DES PÊCHEURS DE PHOQUES.

Les premiers navires partis pour la campagne de pêche de 1894 furent les goélettes *Enterprise* et *Rosie Olsen*, toutes deux de Victoria, la première allant

directement sur la côte du Japon et la seconde sur la côte ouest de l'île Vancouver, pour prendre un équipage sauvage avant de partir pour la côte asiatique. Ces navires mirent à la voile le 14 décembre 1893, ayant pris leur permis de départ la veille.

A part ceux-ci, huit autres vaisseaux partirent aussi en décembre 1893, tous à destination de la côte asiatique.

Avant le 17 janvier 1894, quarante-quatre vaisseaux avaient obtenu leurs permis et étaient partis.

Le 31 mars 1894, le percepteur des douanes transmit la liste complète de la flotte des pêcheurs de phoques qui était partie pour la campagne de 1894, donnant la date du départ dans chaque cas.

La liste se divise en deux classes, comme suit:—

LISTE des vaisseaux canadiens pêchant le phoque sur le côté est de l'océan Pacifique du Nord, campagne de 1894.

Vaisseaux.	Tonneaux.	Patrons.	Date du départ.	Partis de
" Triumph "	98	C. N. Cox	6 janvier 1894	Victoria, C.-B.
" Sapphire "	109	Wm. Cox	6 "	"
" Beatrice "	66	D. Macauley	11 "	"
" Mascot "	40	H. F. Sieward	13 "	"
" Favourite "	80	L. McLean	13 "	"
" Annie C. Moore "	115	J. Daley	13 "	"
" Labrador "	25	J. J. Whiteley	13 "	"
" Wanderer "	25	H. Paxton	13 "	"
" Pioneer "	66	W. E. Baker	15 "	"
" Saucy Lass "	38	R. E. Crowell	16 "	"
" Borealis "	37	G. Meyer	19 "	"
" Katharine "	82	J. Gould	20 "	"
" Ainoko "	75	G. Heater	22 "	"
" Kate "	58	N. Moos	27 "	"
" Shelby "	16	F. Jones	29 "	"
" Venture "	48	J. Mohrhouse	2 février 1894	"
" Walter L. Rich "	76	S. Balcom	6 "	"
" South Bend "	21	C. F. Dillon	15 mars 1894	"
" Minnie "	46	V. Jacobson	27 "	"
" San Jose "	31	M. Foley	28 "	"
" Mountain Chief "	23	Jamieson	11 janvier 1894, (cabotage).	"
" Fisher Maid "	21	C. Chipps	3 février 1894, (cabotage).	"
" C. D. Rand "	51			Vancouver, C.-B.
" Kilmeny "	49	L. Olsen	Encore dans le port, partira dans quelques jours.	

LISTE des vaisseaux canadiens pêchant le phoque sur le côté asiatique de l'Océan Pacifique du Nord, campagne de 1894.

Vaisseaux.	Tonneaux.	Patrons.	Date du départ.	Partis de
" Enterprise "........	69	Oscar Scarf..........	14 décembre 1893.......	Victoria, C.-B.
" Rosie Olsen "........	39	A. B. Whidden.......	14 "	"
" Umbrina "	99	C. Campbell..........	18 "	"
" Oscar Hattie "........	81	T. Magnesen.........	19 "	"
" Diana "........	50	A. Nelson..........	20 "	"
" Brenda "........	100	C. E. Locke	21 "	"
" Arietis "	86	A. Douglas..........	23 "	"
" Casco "	63	O. Buchhobz..........	26 "	"
" Dora Siewerd "........	94	F. Cole..............	27 "	"
" Walter A. Earle ".....	68	L. Magnesen	28 "	"
" Fawn "........	59	M. Keefe............	29 "	"
" Agnes McDonald " ...	107	M. Cutler	30 "	"
" Walt r P. Hall........	99	J. B. Brown..........	30 "	"
" Mermaid "	73	W. H. Whiteley......	2 janvier 1894..........	"
" City of San Diego "....	46	M. Pyke.............	3 "	"
" Mary Taylor "........	43	E. F. Robbins........	3 "	"
" Libbie "	93	F. Hackett........	3 "	"
" May Belle "........	58	E. Shields	4 "	"
" Mary Ellen "........	63	W. O. Hughes........	4 "	"
" Viva "........	92	J. Anderson..........	4 "	"
" W. P. Sayward "......	60	G. A. Ferey..........	5 "	"
" Penelope "........	70	L. McGrath..........	5 "	"
" Vera "........	60	W. Shields	5 "	"
" Carlotta G. Cox "......	76	W. D. Byers..........	5 "	"
" Otto "........	86	J. McLeod	6 "	"
" E. B. Marvin "........	96	C. J. Harris..........	6 "	"
" Annie E Paint ".......	82	A. Bissett...........	6 "	"
" Geneva "........	92	W. O'Leary	9 "	"
" Teresa "	63	F. Gilbert...........	9 "	"
" Ocean Belle "........	83	T. O'Leary	10 "	"
" Sadie Turpel "	56	C. LeBlanc.	10 "	"
" Beatrice " (Vancouver).	49	....	....	Vancouver, C.-B.
" Maud S "........	97	R. McKeil...........	....	Yokohama (Japon).
" Aurora "........	41	....	....	"

Ainsi la flotte entière de pêche aux phoques, se composant de cinquante-huit vaisseaux, était partie avant l'adoption de la loi impériale donnant effet à la sentence des arbitres de la mer de Behring.

LÉGISLATION CONCERNANT L'ARBITRAGE.

Le 23 avril, le gouvernement impérial promulgua une loi portant le titre " Acte d'arbitrage de la mer de Behring, 1894 ", 57 Victoria, chapitre 2.

Voici le texte complet de cet acte:

Acte à l'effet de mettre en exécution la sentence du tribunal d'arbitrago constitué en vertu d'un traité conclu entre Sa Majesté la Reine et les Etats-Unis d'Amérique.—(23 avril 1894.)

Attendu que par un traité conclu entre Sa Majesté la Reine et le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique certaines questions qui étaient survenues concernant la prise et la conservation des phoques à fourrure dans le Pacifique Nord furent référées à des arbitres tel que mentionné dans le dit traité;

Et attendu que la sentence de ces arbitres (mentionnée au présent comme Sentence arbitrale de la mer de Behring), datée le quinzième jour d'août mil huit cent quatre-vingt-treize, contenait les dispositions énoncées dans la première annexe du présent acte; et qu'il est à propos de prendre des moyens de les mettre à exécution;

Qu'il soit statué par Sa Très Excellente Majesté la Reine, par et avec l'avis et le consentement des Lords Spirituels et Temporels, et des Communes, assemblés en parlement et par leur autorité, comme suit:

1.—(1.) Les dispositions de la Sentence arbitrale de la mer de Behring énoncées dans la première annexe du présent acte auront la même force que si ces dispositions (appelés au présent "dispositions annexées") étaient décrétées par le présent acte, et les choses défendues par les articles un et deux de cette annexe sont expressément défendues par le présent acte.

(2.) S'il se commet quelque infraction au présent acte, toute personne commettant, procurant, aidant ou se rendant complice de cette infraction sera coupable de délit dans le sens de l'Acte de la marine marchande, 1854, et le navire et son équipement et tout ce qui se trouvera à bord sera passible d'être confisqué au bénéfice de Sa Majesté de la même manière que si cette infraction avait été commise en vertu de l'article cent trois du dit acte; pourvu que la cour, sans préjudice de tout autre pouvoir, pourra relâcher le navire, équipement et chose, moyennant le paiement d'une amende n'excédant pas cinq cents louis.

(3.) Les dispositions de l'Acte de la marine marchande, 1854, relatives aux lochs officiels (y compris les dispositions pénales) s'appliqueront à tout vaisseau engagé dans la pêche des phoques à fourrure.

(4.) Toute personne qui contrefait ou frauduleusement altère une licence ou autre document émis pour les fins de l'article quatre ou de l'article sept de la première annexe du présent acte, ou qui fait contrefaire ou frauduleusement altérer une telle licence ou un tel document, ou fait usage d'une telle licence ou d'un tel document le sachant contrefait ou frauduleusement altéré, ou aide à contrefaire ou frauduleusement altérer une telle licence ou un tel document, sera coupable d'un délit dans le sens de l'Acte de la marine marchande, 1854.

(5.) Sujettes au présent acte, les dispositions des articles cent trois et cent quatre et de la Partie Dix de l'Acte de la marine marchande, 1854, et de l'article trente-quatre de l'Acte de la marine marchande, 1876, énumérés dans la deuxième annexe du présent acte, s'appliqueront au même degré que si elles étaient statuées de nouveau au présent, et dans des termes applicables, à un délit et à une confiscation en vertu du présent acte; et tout officier commissionné en activité de service dans la marine de Sa Majesté la Reine pourra saisir le certificat d'enregistrement du navire.

2.—(1.) Quand un officier saisit en vertu du présent acte, un certificat d'enregistrement d'un navire, il retiendra le certificat ou bien il donnera un certificat provisoire, ou bien il remettra le certificat avec une inscription au verso des causes qui ont amené la saisie du navire, et dans l'un ou l'autre cas il ordonnera au navire, au moyen d'un ajouté au certificat provisoire ou à l'endossement, de se rendre de suite à un port spécifié, étant un port possédant un tribunal britannique ayant juridiction dans l'affaire; et si le navire n'obéit pas à cet ordre, le capitaine et propriétaire seront, sans préjudice de toute autre responsabilité, passibles chacun d'une amende n'excédant pas cent louis.

(2.) Chaque fois que conformément au présent article un certificat provisoire est donné à un navire, ou que le certificat du navire est endossé, tout officier des douanes dans les possessions de Sa Majesté, ou tout officier consulaire britannique, pourra détenir le navire jusqu'à ce qu'un cautionnement suffisant soit donné pour sa comparution dans toutes procédures judiciaires qui pourront être intentées contre ce navire en conformité du présent acte.

(3.—(1.) Sa Majesté la Reine pourra faire, révoquer, et altérer des arrêtés pour la mise à exécution des dispositions annexées, et le présent acte; et chaque tel arrêté sera de suite mis devant les deux chambres du parlement et publié dans la *Gazette de Londres*, et aura la même force que s'il était statué dans le présent acte.

(2.) S'il se commet quelque infraction à un règlement établi par un tel arrêté, toute personne commettant, procurant, aidant ou se rendant complice de cette infraction, sera passible d'une amende n'excédant pas cent louis.

(3.) Un arrêté en conseil en vertu du présent acte pourra établir que les officiers des Etats-Unis d'Amérique qui sont spécifiés dans l'arrêté pourront exercer les mêmes pouvoirs, en vertu du présent acte, que ceux exercés par un officier commissionné de Sa Majesté vis-à-vis d'un navire britannique et ses équipement et certificat, ou telle partie de tels pouvoirs que Sa Majesté en conseil croira pouvoir être exercés en vertu des lois des Etats-Unis d'Amérique vis-à-vis les navires des Etats-Unis; et que ces officiers britanniques tels que spécifiés dans l'arrêté pourront exercer, sauf les modi-

fications nécessaires, les pouvoirs conférés par le présent acte au sujet d'un navire des Etats-Unis d'Amérique, et ses équipement et certificat.

4.—(1.) Quand une convention au présent acte a été commise par quelque personne appartenant à un navire, ou au moyen d'un navire, ou l'équipement d'un navire, le capitaine du navire sera censé coupable de cette contravention, et le navire et son équipement seront passibles de la confiscation en vertu du présent acte.

(2.) Pourvu que s'il est prouvé que le capitaine avait donné des ordres convenables pour l'observance et avait dûment fait diligence pour faire observer le présent acte et les règlements établis sous son autorité, et que la dite contravention a été commise par quelque autre personne sans sa connivence, et que le vrai contrevenant a été trouvé coupable, ou qu'il a pris toutes les mesures voulues pour poursuivre ce contrevenant, s'il est vivant, jusqu'à conviction, le capitaine ou le navire ne sera passible d'autre peine ou confiscation que de la somme qui empêcherait que quelque profit revienne au capitaine ou équipage ou propriétaire du navire en raison de la contravention.

5. L'expression "équipement", dans le présent acte, comprend tout bateau, agrès, engins de pêche ou de chasse, et autres choses appartenant au navire.

6. Le présent acte pourra être cité sous le titre de "Acte d'arbitrage de la Mer de Behring, 1894".

7.—(1.) Le présent deviendra en vigueur le premier jour de mai mil huit cent quatre-vingt-quatorze, pourvu que Sa Majesté en conseil pourra, si en aucun temps la chose paraît à propos, vu les circonstances qui seront survenues relativement aux dispositions annexées, ou leur mise en vigueur, suspendre l'opération du présent acte ou de t ute partie d'icelui pendant la période mentionnée dans l'arrêté, et il sera en conséquence suspendu.

(2.) Lorsque dans toute procédure devant un tribunal contre une personne ou navire au sujet d'une contravention au présent acte, il est prouvé que le navire avait quitté son port de partance avant que les dispositions de la sentence arbitrale mentionnées dans la première annexe y fussent connues, et que, avant de faire voile, cette personne ou ce capitaine ne connaissait pas les dites dispositions, cette personne sera acquittée, et le navire sera relâché et non confisqué.

8. Le présent acte restera en vigueur tant que les dispositions annexées resteront en vigueur, et pas plus longtemps.

Pourvu que, si par quelque convention entre Sa Majesté la Reine et le gouvernement des Etats-Unis, les dispositions annexées sont modifiées, alors Sa Majesté en conseil pourra ordonner que le présent acte s'applique (sauf toutes modifications spécifiées dans l'arrêté), et il s'appliquera en conséquence aux dispositions modifiées, au même degré que si elles étaient énumérées dans la première annexe du présent acte.

PREMIÈRE ANNEXE.

DISPOSITIONS contenues dans la sentence du tribunal d'arbitrage constitué en vertu du traité conclu à Washington le 29e jour de février 1892, entre Sa Majesté la Reine et les Etats-Unis d'Amérique.

Et attendu que la susdite décision des questions précédentes quant à la juridiction exclusive des Etats Unis mentionnée à l'article VI, laisse le sujet dans une telle condition que le concours de la Grande-Bretagne est nécessaire à l'établissement de règlements pour la meilleure protection et conservation des phoques à fourrure dans la mer de Behring, ou la fréquentant habituellement, le tribunal ayant décidé par une majorité quant à chaque article des règlements suivants, nous, les dits baron de Courcel, lord Hannen, marquis Visconti Venosta, et M. Gregers Gram, donnant notre assentiment à tous les neuf articles des règlements suivants, et formant une majorité des dits arbitres, décidons et déterminons selon le mode établi par le traité que les règlements ayant force égale en dehors des limites juridiques des gouvernements respectifs, sont nécessaires, et qu'ils devraient s'étendre sur les eaux ci-après mentionnées, savoir :—

Article 1.—Les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne défendront à leurs citoyens et sujets respectivement de tuer, de prendre ou chasser en tout temps et de quelque manière que ce soit, les animaux communément appelés phoques à fourrure, dans une zone de 60 milles autour des îles Pribiloff, y compris les eaux territoriales.

Les milles mentionnés au paragraphe précédent sont des milles géographiques, de 60 à un degré de latitude.

Article 2.—Les deux gouvernements défendront à leurs citoyens et sujets respectivement, de tuer, prendre ou chasser, d'une manière quelconque, pendant la saison qui s'étend chaque année depuis le 1er de mai jusqu'au 31 de juillet, inclusivement, les phoques à fourrure sur la haute mer dans la partie de l'océan Pacifique, y compris la mer de Behring, qui est située au nord du 35e degré de latitude nord, et à l'est du 180e degré de longitude de Greenwich, jusqu'à ce qu'il atteigne la limite de l'eau décrite dans l'article 1 du traité de 1867 entre les Etats-Unis et la Russie, et suivant cette ligne jusqu'au détroit de Behring.

Article 3.—Durant la période de temps et dans les eaux où la pêche des phoques à fourrure est permise, les navires à voiles seuls auront la permission de faire des opérations de pêche aux phoques à fourrure ou d'y prendre part. Toutefois, ils auront la liberté de se prévaloir de l'usage de tels canots ou bateaux découverts, mus par des avirons, des rames ou des voiles qui sont généralement employés comme bateaux pêcheurs.

Article 4.—Chaque navire à voile autorisé à pêcher pour des phoques à fourrure doit être muni d'une licence spéciale émise à cette fin par son gouvernement, et sera obligé de porter un pavillon distinctif qui sera prescrit par son gouvernement.

Article 5.—Les capitaines des vaisseaux engagés dans la pêche des phoques à fourrure inscriront minutieusement dans leurs livres de bord, la date et l'endroit de chaque opération de pêche des phoques à fourrure, et aussi le nombre et le sexe des phoques pris chaque jour. Ces inscriptions seront communiquées par chacun des deux gouvernements à l'autre à la fin de chaque saison de pêche.

Article 6.—L'usage de rets, d'armes à feu et d'explosifs sera défendu dans la pêche aux phoques à fourrure. Cette restriction ne s'appliquera pas aux fusils de chasse quand cette pêche se fait en dehors de la mer de Behring pendant la saison où elle peut être faite légalement.

Article 7.—Les deux gouvernements prendront des mesures pour contrôler l'aptitude des hommes autorisés à s'engager dans la pêche des phoques à fourrure. Il devra être prouvé que ces hommes sont habiles à manier les armes avec lesquelles il est permis de faire cette pêche.

Article 8.—Les règlements contenus dans les articles précédents ne s'appliquent pas aux sauvages habitant sur les côtes du territoire des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne, et faisant la pêche aux phoques à fourrure dans des canots ou bateaux découverts non transportés ou employés par d'autres vaisseaux, et mus seulement par des avirons, des rames ou des voiles, et montés chacun par cinq personnes au plus de la façon généralement suivie par les sauvages, pourvu que ces sauvages ne soient pas à l'emploi d'autres personnes, et pourvu qu'en faisant ainsi la chasse en canots ou bateaux découverts, ils ne chassent pas les phoques à fourrure en dehors des eaux territoriales sous contrat pour délivrer les peaux à d'autres personnes.

Cette exemption ne sera pas interprétée comme affectant la loi municipale de l'un et d'autre pays, ni ne s'étendra aux eaux de la mer de Behring, ou les eaux des passes Aléoutiennes.

Rien de contenu au présent ne sera censé intervenir dans l'emploi des sauvages comme chasseurs ou autrement en rapport avec les vaisseaux qui font la pêche des phoques à fourrure, comme autrefois.

Article 9.—Les règlements conjoints établis par le présent dans le but de protéger et préserver les phoques à fourrure, resteront en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient, en tout ou en partie, abolis ou modifiés par convention conclue entre les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne.

Les dits règlements conjoints seront soumis tous les cinq ans à un nouvel examen, afin que les deux gouvernements intéressés puissent juger, d'après l'expérience acquise, s'il est nécessaire de les modifier.

DEUXIÈME ANNEXE.

Cette annexe, qu'on ne juge pas nécessaire d'imprimer, comprend les articles 103 et 104, partie X, de l'Acte de la marine marchande, de 1854, et l'article 34 de l'Acte de la Marine marchande de 1876.

ARRETÉ EN CONSEIL IMPÉRIAL.

Un arrêté impérial en vertu de cet acte autorisant les officiers des Etats-Unis d'Amérique d'agir dans les cas d'infraction de cette loi par des sujets britanniques, et pourvoyant à l'émission de licences, etc., a été rendu le 30e jour d'avril 1894.

Cet arrêté en conseil se lit comme suit :

Au Château de Windsor, le 30e jour d'avril 1894.

PRÉSENTS :

Sa Très Excellente Majesté la REINE,
Le Lord Président,
Le Lord Intendant,
Le Comte de Chesterfield,
Le Lord Chambellan,
Sir Charles Russell,
M. Frank Lascelles.

Attendu que par " l'Acte d'arbitrage de la Mer de Behring, 1894 ", il est statué que Sa Majesté la Reine en conseil peut passer des arrêtés pour la mise à exécution des dispositions de la Sentence arbitrale de la Mer de Behring énoncées dans la première annexe du dit acte, et appelées " dispositions annexées " :

Et attendu que par le dit acte il est aussi statué qu'un arrêté en conseil en vertu du présent acte pourra établir que les officiers des Etats-Unis d'Amérique qui sont spécifiés dans l'arrêté pourront exercer les mêmes pouvoirs, en vertu du présent acte, que ceux exercés par un officier commissionné de Sa Majesté vis-à-vis d'un navire britannique et ses équipement et certificat, ou telle partie de tels pouvoirs que Sa Majesté en conseil croira pouvoir être exercés en vertu des lois des Etats-Unis; et que ces officiers britanniques tels que spécifiés dans l'arrêté pourront exercer, sauf les modifications nécessaires, les pouvoirs conférés par le présent acte au sujet d'un navire des dits Etats-Unis d'Amérique, et ces équipement et certificat :

Et attendu que les pouvoirs que l'article 1 du présent arrêté confère aux officiers des Etats-Unis y spécifiés, sont des pouvoirs qui, au sujet de contraventions au dit acte, peuvent être exercés par un officier commissionné de Sa Majesté vis-à-vis d'un navire britannique et ses équipement et certificat, et paraissent à Sa Majesté en conseil pouvoir être exercés en vertu de la loi des Etats-Unis vis-à-vis des navires des Etats-Unis :

Sachez donc qu'il plaît à Sa Majesté, en vertu des pouvoirs conférés à Sa Majesté par le dit acte, et de tous ses autres pouvoirs à cet effet, ordonner, et il est par le présent ordonné comme suit :—

1. L'officier commandant de tout vaisseau appartenant à la marine ou au service du revenu des Etats-Unis d'Amérique, et nommé pour le temps d'alors par le Président des Etats-Unis à l'effet de mettre à exécution les pouvoirs conférés par le présent article, le nom duquel vaisseau ayant été communiqué par le Président des Etats-Unis à Sa Majesté comme étant un vaisseau ainsi choisi comme susdit,— pourra, s'il est dûment commissionné et chargé par le Président à cet égard, saisir et détenir tout navire britannique qui sera devenu passible d'être confisqué à Sa Majesté en vertu des dispositions du dit acte, et pourra l'amener pour adjudication devant toute cour britannique d'amirauté mentionnée à l'article 103 de l'Acte de la marine marchande, 1854 (lequel article est énoncé dans la deuxième annexe du dit

acte), ou pourra le livrer à tel autre officier britannique mentionné au dit article, afin qu'il en soit disposé en conformité du dit acte.

2. L'officier commandant de tout vaisseau appartenant à la marine ou au service du revenu de Sa Majesté, et nommé pour le temps d'alors par Sa Majesté à l'effet de mettre à exécution les pouvoirs conférés par le présent article, le nom duquel vaisseau ayant été communiqué par Sa Majesté au Président des Etats-Unis comme étant un vaisseau ainsi choisi comme susdit,—pourra, s'il est dûment commissionné et chargé par Sa Majesté à cet égard, exercer les pouvoirs conférés par le dit acte vis-à-vis d'un navire des Etats-Unis; pourvu que cet officier, après avoir saisi et détenu un navire des Etats-Unis dans l'exercice des dits pouvoirs, l'amènera pour adjudication devant une cour des Etats-Unis ayant juridiction en la matière, ou le livrera à tout officier de la marine ou du revenu ou autres autorités des Etats-Unis.

3. Jusqu'à ce qu'il ait été conclu entre Sa Majesté et le gouvernement des Etats-Unis des arrangements pour donner plus ample force aux articles 4 et 7 des dites dispositions annexées, les dispositions suivantes auront force et vigueur :—

(*a*) Un secrétaire d'Etat, ou toute personne dûment autorisée par lui à cette fin, pourra accorder une licence spéciale dans la forme et de la manière qu'il jugera bon, à tout vaisseau à voiles britannique, l'autorisant pour la présente année à pêcher pour des phoques à fourrure pendant la période de temps, de la manière et dans les eaux où la pêche des phoques à fourrure est permise par le dit acte, et jusqu'à la délivrance de cette licence spéciale, tout vaisseau à voiles britannique qui, avant la date du présent arrêté a quitté le port, et est ou est destiné à être employé à la dite pêche, sera censé avoir été dûment autorisé et dûment muni d'une licence spéciale dans le sens du dit article 4; et toute personne à bord d'un tel vaisseau, qui est ou est censé être muni d'une licence spéciale, sera censée avoir été dûment autorisée à s'engager dans la pêche des phoques à fourrure dans le sens du dit article 7.

(*b*) Un secrétaire d'Etat pourra, par avis publié dans la *Gazette de Londres*, prescrire le genre de pavillon qui sera porté par les vaisseaux britanniques qui sont ou seront autorisés à pêcher pour des phoques à fourrure en vertu des dispositions du présent arrêté, et pourra faire livrer un tel pavillon à chaque vaisseau autorisé qui aura quitté le port avant de recevoir une licence spéciale; et chaque vaisseau qui avant de quitter le port a reçu une licence spéciale, et chaque vaisseau autorisé auquel un tel pavillon aura été livré, portera ce pavillon durant la période de temps et dans les eaux où la pêche des phoques à fourrure est permise par le dit acte, et le hissera aux temps et manière prescrits par tel avis.

(*c*) Un secrétaire d'Etat pourra donner telles autres instructions provisoires qu'il jugera bon pour la bonne observance des dispositions du dit acte et du présent arrêté, et toutes telles instructions, une fois publiées de la manière qu'il prescrira, seront observées au même degré que si elles étaient contenues dans le présent arrêté.

4. Le présent arrêté pourra être cité sous le titre de "Arrêté en conseil de la sentence arbitrale de la Mer de Behring, 1894".

Et le très honorable le comte de Kimberley, C. J., le très honorable le marquis de Ripon, C. J., deux des principaux secrétaires d'Etat de Sa Majesté, et les lords commissaires de l'amirauté, donneront les instructions nécessaires à l'exécution du présent.

C. L. PEEL.

L'acte et l'arrêté en conseil ci-dessus ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, du 2 juin 1894.

LÉGISLATION DES ETATS-UNIS.

La législation promulguée par le Congrès des Etats-Unis se trouve dans la proclamation suivante du Président:

PAR LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Proclamation.

Attendu qu'un acte du Congrès intitulé " Acte donnant effet à la sentence rendue par le tribunal d'arbitrage à Paris, sous l'autorité du traité entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, conclu à Waslington le 29 février 1892, dans le but de soumettre à l'arbitrage certaines questions concernant la conservation des phoques à fourrures, a été approuvé le 6 avril 1894, et se lit comme suit:

Attendu que les articles suivants de la sentence du tribunal d'arbitrage constitué en vertu du traité conclu à Washington le 29e jour de février mil huit cent quatre-vingt douze, entre les Etats-Unis d'Amérique et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ont été remis aux agents des gouvernements respectifs le quinzième jour d'août mil huit cent quatre-vingt treize:

Article 1.

Les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne interdiront à leurs citoyens et sujets respectifs de tuer, prendre ou poursuivre, en tout temps et de quelque manière que ce soit, les animaux communément appelés phoques à fourrure, dans une zone de 60 milles autour des îles Pribyloff, en y comprenant les eaux territoriales.

Les milles mentionnés dans le paragraphe précédent sont des milles géographiques de 60 au degré de latitude.

Article 2.

Les deux gouvernements interdiront à leurs citoyens et sujets respectifs de tuer, prendre ou poursuivre les phoques à fourrure, de quelque manière que ce soit, pendant la saison s'étendant, chaque année, du 1er mai au 31 juillet inclusivement, sur la haute mer, dans la partie de l'océan Pacifique, en y comprenant la mer de Behring, qui est située au nord du 35e degré de latitude nord, et à l'est du 180e degré de longitude de Greenwich jusqu'à sa rencontre avec la limite maritime décrite dans l'article 1er du traité de 1867 entre les Etats-Unis et la Russie, et ensuite à l'est de cette ligne jusqu'au détroit de Behring.

Article 3.

Pendant la période de temps et dans les eaux où la pêche des phoques à fourrure demeurera permise, les navires à voiles seront seuls admis à l'exercer ou à s'associer aux opérations de cette pêche. Ils auront cependant la faculté de se faire assister par des pirogues ou autres embarcations non pontées, mues par des pagaies, des rames ou des voiles, du genre de celles qui sont communément employées comme bateaux de pêche.

Article 4.

Tout navire à voiles autorisé à se livrer à la pêche des phoques à fourrure devra être muni d'une licence spéciale délivrée à cet effet par son gouvernement, et devra porter un pavillon distinctif qui sera déterminé par le dit gouvernement.

Article 5.

Les patrons des navires engagés dans la pêche des phoques à fourrure devront mentionner exactement sur leurs livres de bord la date et le lieu de chaque opération de pêche des phoques à fourrure, ainsi que le nombre et le sexe des phoques capturés chaque jour. Ces mentions devront être communiquées par chacun des deux gouvernement à l'autre à la fin de chaque saison de pêche.

Article 6.

L'emploi des filets, des armes à feu et des explosifs sera interdit dans la pêche des phoques à fourrure. Cette restriction ne s'appliquera pas aux fusils de chasse, quand cette pêche sera pratiquée en dehors de la mer de Behring et pendant la saison où elle pourra être légitimement exercée.

Article 7.

Les deux gouvernements prendront des mesures en vue de contrôler l'aptitude des hommes autorisés à exercer la pêche des phoques à fourrure; ces hommes devront être reconnus aptes à manier avec une habileté suffisante les armes au moyen desquelles cette pêche pourra être faite.

Article 8.

Les règlements contenus dans les précédents articles ne s'appliqueront pas aux Indiens habitant sur les côtes du territoire des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne et pratiquant la pêche des phoques à fourrure dans des pirogues ou embarcations non pontées, non transportées par d'autres navires, ni employées à l'usage de ceux-ci, mues exclusivement à l'aide de pagaies, d'avirons ou de voiles, et manœuvrées chacune par cinq personnes au plus, de la manière jusqu'à présent usitée par les Indiens; pourvu que ceux-ci ne soient pas engagés au service d'autres personnes, et qu'alors qu'ils chassent ainsi dans des pirogues ou embarcations non pontées, ils ne poursuivent pas les phoques à fourrure en dehors des eaux territoriales, en exécution d'engagements contractés pour la livraison des peaux à une personne quelconque.

Cette exception n'aura pas pour effet de porter atteinte à la législation nationale de l'un ou de l'autre des deux pays; elle ne s'étendra pas aux eaux de la mer de Behring ni à celles des passes aléoutiennes.

Aucune des dispositions qui précèdent n'a pour objet de s'opposer à ce que les Indiens soient employés, comme chasseurs ou à tout autre titre ainsi qu'ils l'ont été jusqu'à présent, sur des navires se livrant à la poursuite des phoques à fourrure.

Article 9.

Les règlements communs établis par les articles précédents, en vue de la protection et de la préservation des phoques à fourrure, demeureront en vigueur jusqu'à ce qu'ils aient été en tout ou partie abolis ou modifiés par un accord entre les gouvernements des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne.

Les dits règlements communs seront soumis tous les cinq ans à un nouvel examen, pour que les deux gouvernements intéressés se trouvent en mesure d'apprécier, à la lumière de l'expérience acquise, s'il y a lieu d'y apporter quelque modification.

Maintenant, donc, qu'il soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis d'Amérique, en congrès assemblés : Qu'aucun citoyen des Etats-Unis, ni aucune personne faisant partie de l'équipage ou à bord d'un vaisseau d'un navire des Etats-Unis, ne tuera, prendra ou poursuivra en aucun temps ou de quelque manière que ce soit, en dehors des eaux territoriales, aucun phoque à fourrure dans les eaux qui entourent les îles Pribiloff, dans une zone de soixante milles géographiques (60e degré de latitude) autour de ces îles, à l'exclusion des eaux territoriales.

Article 2. Qu'aucun citoyen des Etats-Unis ou personne ci-dessus décrite dans l'article un du présent acte, ni aucune personne faisant partie de l'équipage ou à bord d'un vaisseau des Etats-Unis, ne tuera, prendra ou poursuivra les phoques à fourrures de quelque manière que ce soit, pendant la saison s'étendant chaque année, du 1er mai au 31 juillet inclusivement, sur la haute mer en dehors de la zone mentionnée dans l'article un et dans la partie de l'océan Pacifique, en y comprenant la mer de Behring, qui est située au nord du 35e degré de latitude nord, et à l'est du 180e degré de longitude de Greenwich jusqu'à sa rencontre avec la limite maritime décrite dans l'article 1er du traité de 1867 entre les Etats-Unis et la Russie, et ensuite à l'est de cette ligne jusqu'au détroit de Behring.

Article 3. Aucun citoyen des Etats-Unis ou personne ci-dessus décrite dans l'article un ne devra, durant la période et dans les eaux dans lesquelles par l'article deux du présent acte la capture des phoques n'est pas défendue, employer d'autre navire, et aucun navire des Etats-Unis ne sera employé à exercer ou s'associer aux opérations de la chasse des phoques à fourrure, qu'un navire à voile, mû exclusivement par des voiles, et tels canots ou embarcations non pontées mus par des pagaies, des rames ou des voiles, qui appartiendront ou pourront être employés par ces navires à voiles ; et aucun navire à voile ne pourra exercer ou s'associer à ces opérations sans avoir obtenu une licence spéciale du gouvernement à cette fin et sans porter un pavillon distinctif qui sera déterminé par le gouvernement pour cette fin.

Article 4. Que chaque patron de navire autorisé par le présent acte à faire la pêche des phoques à fourrure devra mentionner exactement sur le livre de bord la date et le lieu de chaque opération de pêche, ainsi que le nombre et le sexe des phoques capturés chaque jour ; et en entrant dans le port et avant de débarquer son chargement, le patron attestera sous serment l'exactitude du livre de bord comme contenant une déclaration entière et vraie du nombre et de la nature de ses opérations de pêche de phoques à fourrure, y compris le nombre et le sexe des phoques capturés; et pour toute fausse déclaration volontairement faite à une personne ainsi autorisée à cette fin par les Etats-Unis, elle sera passible des pénalités du parjure ; et toutes les peaux de phoques trouvées en sus de celles mentionnées dans le livre de bord seront confisquées en faveur des Etats-Unis.

Article 5. Q'aucune personne ou navire faisant la pêche des phoques à fourrure en vertu du présent acte n'emploiera dans ces opérations aucuns filets, armes à feu ou armes pneumatiques, ou explosifs: Cette restriction, cependant, ne s'appliquera pas aux fusils de chasse quand cette pêche sera pratiquée en dehors de la mer de Behring et pendant la saison où la pêche des phoques à fourrures n'est pas défendue par le présent acte.

Article 6. Que les précédents articles du présent acte ne s'appliqueront pas aux Indiens habitant sur les côtes du territoire des Etats-Unis et pratiquant la pêche des phoques à fourrure dans des pirogues ou embarcations non pontées, non transportées par d'autres navires, ni employées à l'usage de ceux-ci, mues exclusivement à l'aide de pagaies, d'avirons ou de voiles, et manœuvrées chacune par cinq personnes au plus, de la manière jusqu'à présent usitée par les Indiens ; pourvu que cette exception ne s'applique pas à ceux qui sont engagés aux service d'autres personnes, et qu'alors qu'ils chassent ainsi dans des piroques ou embarcations non pontées, ils ne poursuivent pas les phoques à fourrure en dehors des eaux territoriales, en exécution d'engagements contractés pour la livraison des peaux à une personne quelconque ; cette exception ne s'étendra pas aux eaux de la mer de Behring ni à celles des passes aléoutiennes.

Article 7. Que le président aura le pouvoir de faire des règlements relatifs à la licence spéciale et le pavillon distinctif mentionnés dans le présent acte, et d'autres règlements convenables à l'exécution régulière des dispositions du présent acte, et de temps à autre ajouter, modifier, amender ou révoquer ces règlements, comme il le jugera à propos.

Article 8. Qu'à l'exception du cas où un patron ferait une fausse déclaration sous serment contrairement aux dispositions de l'article quatre du présent acte, toute personne coupable d'une infraction des dispositions du présent acte ou des règlements faits en vertu de cet acte sera, pour chaque offense, condamnée, à une amende d'au moins deux cents dollars, ou à une incarcération d'au moins six mois, ou aux deux ; et tous les navires, leurs agrès, engins, mobilier, et cargaison, en aucun temps employés en violation du présent acte, ou des règlements qui s'y rapportent, seront confisqués en faveur des Etats-Unis.

Article 9. Que toute poursuite pour infraction du présent acte ou des règlements qui s'y rapportent, peut-être instruite soit devant la cour de district de l'Alaska soit devant toute cour de district des Etats-Unis dans la Californie, l'Orégon ou le Washington.

Article 10. Que si aucun navire sans licence des Etats-Unis est trouvé dans les eaux aux quelles s'appliquent le présent acte et à une époque où la pêche aux phoques à

fourrure est prohibée par cet acte, ayant à bord des peaux ou des carcasses de phoques ou des engins ou instruments propres à tuer ou prendre des phoques, ou si aucun navire ayant une licence est trouvé dans les eaux auxquelles s'applique le présent acte, ayant à bord des engins ou instruments propres à prendre les phoques, mais dont l'usage est alors défendu, on présumera que le navire dans un cas et les engins ou instruments dans l'autre ont été ou sont employés en contravention du présent acte, jusqu'à ce que le contraire soit suffisamment prouvé.

Article 11. Il sera du devoir du Président d'envoyer des forces navales suffisantes faire une croisière dans les eaux auxquelles s'appliquent le présent acte pour en faire observer les dispositions, et il sera du devoir de l'officier commandant aucun vaisseau appartenant à la marine ou au service du revenu des Etats-Etats, lorsqu'il en recevra instruction du Président, de saisir et arrêter tous les navires des Etats-Unis qu'il trouvera occupés, ou employés dans les eaux en dernier lieu mentionnées, en contravention d'aucune des prohibitions du présent acte, ou d'aucun des règlements s'y rapportant, et de les conduire avec toutes les personnes à bord, au port le plus commode dans aucun district des Etats-Unis mentionné dans le présent acte, afin qu'il en soit disposé conformément à la loi.

Article 12. Que tout vaisseau ou citoyen des Etats-Unis ou personne décrite dans le premier article du présent acte, contrevenant aux prohibitions du présent acte ou de ses règlements, pourra être saisi et détenu par les officers de marine ou autres officiers régulièrement commissionnés par Sa Majesté la Reine de la Grande-Bretagne, mais lorsqu'ils seront ainsi saisis et détenus ils seront livrés aussitôt que possible avec les témoins et les preuves se trouvant à bord, à tout officier de la marine ou du service du revenu ou autres autorités des Etats-Unis, dont les cours seules auront juridiction d'entendre le procès et d'imposer les pénalités pour cette offense. Pourvu, cependant, que les officiers britanniques n'arrêteront et détiendront des vaisseaux et personnes de la manière spécifiée dans le présent article, seulement qu'après que, par une législation convenable, la Grande-Bretagne aura autorisé les officiers des Etats-Unis régulièrement commissionnés et ayant des instructions du Président à cet effet, d'arrêter, détenir et livrer aux autorités de la Grande-Bretagne des vaisseaux et sujets de ce gouvernement commettant des offenses contre aucune des lois ou aucuns des règlements promulgués ou faits par la Grande-Bretagne pour mettre en vigueur la sentence arbitrale du traité mentionné dans le titre du présent acte.

Approuvé, 6 avril 1894.

Maintenant, donc, sachez que moi, Grover Cleveland, Président des Etats-Unis d'Amérique, j'ai fait spécialement proclamer le présent acte afin qu'on en connaisse et observe les dispositions; et je proclame par les présentes que toute personne coupable d'une contravention des dispositions du dit acte, sera arrêtée et punie de la manière qu'il prescrit; et tous les navires ainsi employés, leurs agrès, engins, mobilier et cargaison, seront saisis et confisqués.

En témoignage de quoi, j'ai apposé ma signature et fait apposer le sceau des Etats-Unis.

Fait en la cité de Washington ce 9e jour d'avril en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-quatorze, et de l'indépendance des Etats-Unis le cent dix-huitième.



GROVER CLEVELAND,

Par le Président:

W. Q. Gresham,
Secrétaire d'Etat.

Subséquemment le Congrès des Etats-Unis adopta une loi pourvoyant à l'application des pénalités de l'acte d'arbitrage de la mer de Behring pour contravention par des citoyens des Etats-Unis d'aucune des conventions relatives à la protection

des phoques à fourrures conclues entre le gouvernement des Etats-Unis et des puissances étrangères. Ci-suit le texte de cet acte:—

(Acte public—N° 76.)

Acte supplémentaire d'un acte approuvé le 6 avril 1894, pour la mise en vigueur de la sentence rendue à Paris le 15 août 1893, par le tribunal d'arbitrage constitué en vertu du traité conclu à Washington, le 29 février 1892, entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, relativement à la conservation des phoques à fourrures.

Attendu que, par l'article VII du traité entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, conclu à Washington le 29 février 1892, relativement à la conservation des phoques à fourrures, les hautes parties contractantes ont convenu de coopérer pour obtenir l'adhésion des autres puissances aux règlements que les arbitres en vertu du dit traité pourraient décréter à cette fin; et

Attendu que, par un acte du congrès approuvé le 6 avril 1894, les Etats-Unis ont fait des dispositions pour l'observance des règlements ainsi décrétés et pour la punition des contraventions de ces règlements, en conséquence.

Qu'il soit décrété par le Sénat et la Chambre des Représentants des Etats-Unis en congrès assemblés, que la procédure et les pénalités prévues par le dit acte en cas de contravention des dispositions de ces règlements sont par les présentes rendus appliquables, et seront mis en vigueur contre tout citoyen des Etats-Unis ou personne devant obéissance aux lois et traités des Etats-Unis, ou personne appartenant à l'équipage ou à bord d'un navire des Etats-Unis qui tuera, capturera, ou poursuivra en aucun temps et d'une manière quelconque, aussi bien que contre tout navire des Etats-Unis employé pour tuer, capturer ou poursuivre en tout temps ou de quelque manière que ce soit, aucun phoque à fourrure, en contravention des dispositions d'aucun traité ou convention que les Etats-Unis ont pu faire ou pourront faire avec aucune autre puissance étrangère, dans le but de protéger les phoques à fourrure ou en contravention de tous règlements que le président pourra établir pour la bonne exécution de telle traité ou convention.

Approuvé le 5 juin 1894.

INSTRUCTIONS DE L'AMIRAUTÉ BRITANNIQUE.

Les instructions qui ont été données aux officiers de la marine de Sa Majesté, chargés de la mise en vigueur des règlements prescrits par la loi, étaient comme suit:

AMIRAUTÉ, 24 avril 1894.

MONSIEUR,—Le gouvernement de Sa Majesté a fait des arrangements de concert avec les Etats-Unis d'Amérique pour la mise en vigueur de la sentence du tribunal d'arbitrage de la mer de Behring et a obtenu du parlement la sanction des dispositions nécessaires.

L'acte du parlement viendra en vigueur le 1er mai. Des exemplaires de cet acte sont inclus.

Vous devez prendre des dispositions pour la mise en vigueur des règlements contenus dans la sentence des arbitres, dont des exemplaires vous sont transmises pour votre information. Vous devez prendre telles dispositions qui soient compatibles avec les autres fonctions de l'escadre sous vos ordres, afin d'envoyer un ou des croiseurs pour surveiller l'observance de ces règlements.

Bien que les dispositions de la sentence fussent des sujets généralement connus avant le départ des pêcheurs de phoques, il est cependant jugé opportun que les officiers qui commandent les vaisseaux de Sa Majesté prennent tous les moyens possibles de donner aux pêcheurs de phoques déjà en mer, avis spécial des règlements et de l'intention de les faire observer. Un pêcheur de phoques ainsi averti devrait recevoir un exemplaire de l'acte, et le fait qu'il a reçu cet avis devrait être consigné dans le livre de bord.

Vous remarquerez que le règlement 11 de la sentence défend la chasse des phoques à fourrure en tout temps dans les limites d'une zone de 60 milles géogra-

phiques autour des îles Pribyloff, y compris les eaux territoriales. En d'autres termes la pêche aux phoques est défendue dans les 60 milles de la côte. De plus, par l'article 2 de la sentence, durant la saison réservée, c'est-à-dire du 1er mai au 31 juillet, ces deux jours inclusivement, la pêche aux phoques est prohibée dans l'océan Pacifique (y compris la mer de Behring) en dedans des limites spécifiées dans le règlement 2.

De plus, durant le temps et dans les eaux dans lesquelles la pêche aux phoques est permise, les voiliers seuls ont le droit de chasser le phoque, et chaque tel voilier doit avoir une licence spéciale de son gouvernement et doit porter le pavillon distinctif convenu.

Vous remarquerez que l'usage de certains engins de pêche, par exemple, les filets, les explosifs et (à l'exception des fusils de chasse) les armes à feu, est prohibé.

La limite maritime de l'article 1 du traité de 1867, dont il est parlé dans le règlement 2, est comme suit :

"La limite ouest dans laquelle les territoires et possessions cédées sont contenues commence à un point du détroit de Behring sur le dit parallèle de 65° 50′ de latitude nord, à son intersection par le méridien qui passe à mi-chemin entre les îles de Krusenstern ou Ignalook et l'île de Ratmanoff ou Noonarbook, et de là dans une direction franc nord, sans limite, dans l'océan Glacial. La même limite ouest, commençant au même point initial, passe de là dans une direction presque sud-ouest à travers le détroit et la mer de Behring de façon à passer à mi-chemin entre la pointe nord-ouest de l'île Saint-Laurent et la pointe sud-ouest du cap Choukotski jusqu'au méridien de 172° de longitude ouest; puis à partir de l'intersection de ce méridien dans une direction sud-ouest de façon à passer à mi-chemin entre l'île d'Attou et l'île Copper du groupe Kormandorski dans l'océan Pacifique nord jusqu'au méridien de 193° de longitude ouest, de manière à comprendre dans le territoire cédé toutes les îles Aléoutes à l'est de ce méridien".

Les limites dans l'article 11 ne comprennent pas les eaux territoriales, soit britanniques, soit américaines.

Si un navire chasse le phoque en aucun temps dans la zone de 60 milles autour des îles Pribyloff, ou durant la saison prohibée dans les limites spécifiées dans le règlement 2, peu importe que le navire ait une licence ou non, attendu que cette chasse est absolument défendue.

Si un navire qui paraît être un voilier est trouvé dans aucune des eaux dans lesquelles, à ce temps-là, la chasse est défendue, l'officier commandant le vaisseau de Sa Majesté devra s'assurer s'il se trouve là dans le but d'y chasser ou s'il a fait la chasse ou s'il a été entraîné là par la violence du temps ou par erreur pendant le brouillard, ou s'il se trouve là dans le cours ordinaire de la navigation en se rendant à un endroit quelconque.

S'il est convaincu que le navire à fait la chasse contrairement à l'acte, il le saisira et lui ordonnera de se rendre au port britannique ci-après nommé; mais s'il est d'opinion qu'aucune offense n'a été commise, il devra l'avertir et le gardera aussi loin qu'il jugera nécessaire et qu'il sera possible, sous sa surveillance.

Il devra juger par la présence de peaux ou de carcasses de phoques à bord, et d'après les autres circonstances et indications si le navire a fait la chasse.

Si le navire est trouvé en dehors des limites spécifiées, et qu'il est évident qu'il a fait la chasse dans ces limites, et qu'ainsi une offense a été commise, il le saisira et l'enverra au port.

Un navire, tout en n'étant pas dans les limites prohibées, peut violer la loi par le fait que ses bateaux font la chasse en dedans de ces limites.

Quant aux licences pour les navires et au pavillon distinctif, un arrêté du conseil sera rendu et des exemplaires vous seront expédiés.

Les licences et le pavillon distinctif ne sont pas requis d'un navire qui fait la chasse aux phoques à fourrure, excepté en dedans des limites des eaux mentionnées dans le règlement 2. Par conséquence un navire n'ayant pas de licence et faisant la chasse dans les eaux territoriales britanniques, ou dans les eaux du Pacifique, en dehors des limites spécifiées dans le règlement 2, ne serait pas en contravention. Mais un navire sans licence, qui a chassé en dedans des limites spécifiées, et a ainsi commis une offense, peut être saisi si on le trouve ensuite en dehors de ces limites.

Pour éviter la rigueur que la nécessité de revenir au Canada chercher une licence et un pavillon imposerait aux pêcheurs de phoques qui sont déjà partis, l'intention est d'accorder à ces navires, dont une liste vous sera envoyée, une licence pour l'année courante. Et de plus, des licences en blanc seront envoyées dans les vaisseaux employés à la patrouille des pêcheries de la mer, et les officiers commandant les vaisseaux rempliront la licence, et la donneront aux pêcheurs de phoques, inscrits sur la liste, qu'ils rencontreront.

De même, des pavillons spéciaux seront envoyés et distribués de la même manière.

Les règlements devront être mis en vigueur de la même manière que ceux adoptés dans "l'Acte relatif à la pêche dans la mer de Behring, 1893", savoir, au moyen de la saisie du navire sous l'autorité des articles 103 et 104 de "l'Acte de la marine marchande de 1854". Il a aussi le pouvoir, au lieu de renvoyer le navire au port, de saisir son certificat.

L'acte décrète que lorsqu'un officier saisit le certificat d'enregistrement d'un navire, il pourra ou retenir ce certificat et donner à sa place un certificat provisoire, ou remettre le certificat après avoir inscrit au verso les raisons pour lesquelles il a été saisi, et l'acte exige de plus que dans chaque cas il ordonne au navire de se rendre à un port désigné.

Il faut remarquer que la saisie du certificat ne veut pas dire l'enlèvement du certificat au capitaine pour l'examiner, mais un acte formel de saisie pour la raison qu'une offense a été commise et qu'elle rend le navire passible de confiscation.

Le port auquel le navire devra être envoyé sera Victoria, Colombie Britannique, à moins que sur les représentations du patron on ne juge convenable d'envoyer le navire à Yokohama.

Dans l'arrêté du conseil qui sera rendu, on se propose de conférer aux officiers de la marine des Etats-Unis le pouvoir de faire observer les règlements de la sentence arbitrale en saisissant les navires britanniques; et une autorisation semblable sera donnée aux officiers de la marine britannique à l'égard des navires des Etats-Unis.

Mais l'acte du congrès des Etats-Unis exige que tout navire des Etats-Unis qui est saisi par un officier britannique, soit livré aussitôt que possible, avec les témoins et les preuves qui se trouvent à bord, à quelque officier de la marine ou du revenu, ou autre autorité des Etats-Unis. Il ne confère aucun pouvoir de saisir, de retenir ou d'endosser le certificat d'enregistrement du navire.

En conséquence, ce pouvoir en dernier lieu mentionné ne sera pas conféré aux officiers des Etats-Unis à l'égard des navires britanniques. Mais si un navire britannique est remis par un officier des Etats-unis, l'officier de la marine britannique aura la liberté de saisir le certificat conformément à l'acte britannique.

Vous ferez des arrangements avec les officiers des Etats-Unis pour la remise mutuelle d'un navire d'un pays saisi par les officiers de l'autre pays.

Si l'officier qui commande le vaisseau de Sa Majesté ne peut remettre un navire des Etats-Unis à un croiseur des Etats-Unis, il devra le conduire dans un port américain, soit dans l'Alaska, la Californie ou le Washington, et là le livrer aux autorités des Etats-Unis.

INSTRUCTIONS AUX OFFICIERS DE LA MARINE DES ETATS-UNIS.

Les instructions données par le gouvernement des Etats-Unis aux commandants des vaisseaux de cette nation chargés de la mise en vigueur de la sentence arbitrale, sont comme suit :

1. Le congrès ayant adopté des actes qui ont été approuvés le 6 avril 1894 et le 24 avril 1894, et le gouvernement des Etats-Unis ayant fait des arrangements avec la Grande-Bretagne pour donner effet à la sentence rendue par le tribunal d'arbitrage de Paris, en vertu du traité entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne conclu à Washington le 29 février 1892, dans le but de soumettre à l'arbitrage certaines questions concernant la conservation des phoques à fourrures, vous êtes chargé du commandement d'une force de vaisseaux de la marine et du revenu pour mettre en

vigueur les dispositions de la sentence, des actes du congrès et de la proclamation du Président, datée de Washington, D.C., le 9 avril 1894.

2. Vous ordonnerez aux vaisseaux sous vos ordres d'avertir tous les navires américains et britanniques qu'ils pourront rencontrer, de ne faire la pêche aux phoques à fourrure dans les limites prescrites par la sentence arbitrale, durant les périodes de temps pendant lesquelles la pêche aux phoques à fourrure est prohibée, et de délivrer au patron de chacun de ces navires un exemplaire de la proclamation du Président de l'Acte du Congrès, approuvé le 24 avril 1894, des règlements du Président pour la gouverne des navires faisant la pêche aux phoques à fourrures, de l'acte britannique, et de ses instructions.

3. Toutes les fois qu'un navire pourra être averti, le commandant de croiseur ou l'officier de douane, selon le cas, devra, après avoir examiné le navire, laisser au patron de ce navire un certificat indiquant la date et l'endroit de l'examen, le nombre de peaux de phoques et le nombre de carcasses de phoques alors à bord, et il conservera un double de ce certificat. Et aucun officier, abordant subséquemment ce navire, ne le saisira, à moins qu'il ne soit convaincu, de la manière ici prévue, qu'il soit coupable d'une contravention de la loi en tuant des phoques dans les limites décrites par la sentence, subséquemment au 30 avril 1894.

4. La pêche aux phoques à fourrure est défendue à toutes les personnes mentionnées dans l'article un du dit acte du Congrès, à tous les sujets britanniques, aux personnes devant obéissance aux lois et traités de la Grande-Bretagne, et à toutes les personnes appartenant ou à bord d'un navire de la Grande-Bretagne, en tout temps et de toute manière quelconque en dehors des eaux territoriales, dans les eaux entourant les îles Pribyloff dans une zone de 60 milles géographiques (60 au degré de latitude) autour de ces îles, y compris les eaux territoriales.

5. La pêche aux phoques à fourrures est défendue durant la saison qui s'étend du 1er mai au 31 juillet, ces deux jours inclusivement, chaque année, à toutes les personnes mentionnées dans le premier article du dit acte du Congrès, et à tous les sujets britanniques, aux personnes devant obéissance aux lois et traités de la Grande-Bretagne, et à toutes les personnes appartenant à l'équipage ou à bord d'un navire de la Grande-Bretagne, non seulement dans la zone mentionnée dans le quatrième paragraphe de ces instructions, mais dans cette partie de l'océan Pacifique, y compris la mer de Behring, qui est située au nord du 35e degré de latitude nord, et à l'est du 180e degré de longitude de Greenwich, jusqu'à ce qu'il atteigne la limite maritime décrite dans l'article 1 du traité de 1867 entre les Etats-Unis et la Russie. Cette ligne de frontière passe par un point dans le détroit de Behring sur la parallèle du 65° 30' de latitude nord, à son intersection par le méridien qui passe à mi-chemin entre les îles Krusenstern ou Ignalook, et les îles de Ratmanoff ou Noonarbook, et s'en va franc nord, sans limite, jusque dans le même océan Glacial.

La même limite ouest, commençant au même point initial, suit de là une direction presque sud-ouest, à travers le détroit de Behring et la mer de Behring, de manière à passer à mi-chemin entre la pointe nord-ouest de l'île Saint-Laurent et la pointe sud-est du cap Choukotski jusqu'au méridien du cent soixante douzième degré de longitude ouest; de là à partir de l'intersection de ce méridien, dans une direction sud-ouest, jusqu'à ce qu'il atteigne le 180e degré de longitude de Greenwich.

6. Vous ordonnerez de saisir tout navire ou personne décrits dans le premier article du dit acte du Congrès, ou tout navire ou sujet de la Grande-Bretagne, ou personne devant obéissance aux lois et traités de la Grande-Bretagne, ou toute personne appartenant à l'équipage ou à bord d'aucun navire de la Grande-Bretagne non autorisée par le présent acte, trouvées occupées ou avoir été occupées à faire la pêche aux phoques à fourrure dans les limites décrites par la sentence durant les périodes de temps pendant lequel la pêche est défendue.

Si un navire qui paraît être un voilier est trouvé en dedans de l'étendue couverte par la sentence, pendant le temps où la pêche aux phoques à fourrure est défendue, vous vous assurerez s'il se trouve là dans le but de faire la pêche aux phoques à fourrure, s'il a fait cette pêche, s'il a été porté là par la violence du temps, par erreur pendant un temps de brouillard, ou s'il se trouve là dans le cours ordinaire de son voyage vers quelque endroit. Vous devrez juger si ce navire s'est livré à la pêche aux

phoques à fourrures par la présence de peaux de phoques ou de carcases de phoques à bord, et d'après les autres circonstances et indications. Si ce navire est trouvé en dehors des limites couvertes par la sentence, et s'il est évident qu'il a fait la pêche aux phoques à fourrures, en dedans de ces limites, et qu'il a ainsi commis une offense, vous en ordonnerez la saisie. Un navire peut violer la loi si ses bateaux font la pêche aux phoques à fourrures dans ces limites, tandis que le bateau lui-même se trouvait en dehors des limites.

7. L'officier commandant qui opérera une saisie devra, à l'époque de cette saisie, dresser une déclaration par écrit, exposant la condition du navire saisi, la date et le lieu de la saisie, donnant la latitude et la longitude, et les circonstances établissant la culpabilité. Le navire saisi sera amené ou envoyé aussitôt que possible, avec toutes les personnes à son bord, sous la charge d'une force suffisante pour en assurer la livraison, ainsi que les témoins et les preuves, et la déclaration de l'officier opérant la saisie, s'il est américain, au port le plus commode de l'Alaska, de la Californie, de l'Orégon ou du territoire de Washington, et là livré aux officiers des tribunaux des Etats-Unis ayant juridiction de prendre connaissance de l'offense et d'imposer les pénalités pour cette offense; et s'il est britannique, à Unalaska, et là livré à l'officier supérieur de la marine britannique présent, ou mené au port le plus commode de la Colombie-Britannique et livré aux autorités de la Grande-Bretagne ou à l'officier commandant aucun des vaisseaux britanniques chargés de l'exécution de la sentence susnommée.

8. Une liste signée et certifiée des papiers du navire saisi sera délivrée au patron de ce navire, et un double de la copie sera transmis avec la déclaration.

9. Vous ferez des arrangements avec les commandants des vaisseaux britanniques chargés de la mise en vigueur des dispositions de la sentence arbitrale pour la livraison mutuelle des navires d'un des pays saisis par les officiers de l'autre.

10. Ces instructions resteront en vigueur durant cette saison seulement.

ARRANGEMENTS POUR 1894.

En attendant l'adoption d'une loi pour donner effet à toute la sentence et en vue du laps de temps, on a considéré à propos d'entamer tont de suite une discussion dans le but d'en arriver à un arrangement quelconque pour mettre à exécution les articles 4 et 7 de la sentence.

Ces articles pourvoyaient respectivement à la licence à donner aux navires se livrant à ces opérations, à l'obligation de porter un pavillon distinctif, et au contrôle de l'aptitude des hommes autorisés à exercer la pêche des phoques à fourrures; ces hommes devant être reconnus aptes à manier avec une habileté suffisante les armes au moyen desquelles cette pêche pourra être faite.

A cette fin, une conférence eut lieu à Washington dans le cours du mois d'avril 1894, à laquelle étaient représentés la Grande-Bretagne, le Canada et les Etats-Unis.

Les points relatifs à la forme de la licence et au contrôle de l'aptitude des chasseurs furent promptement réglés.

On suggéra cependant de sceller les armes, etc., des chasseurs lorsque, pendant la saison réservée, ils passaient ou traversaient les eaux dans lesquelles certaines armes étaient prohibées.

La raison de cette proposition était que si un officier abordait le navire et trouvaient toutes les armes, etc., scellés et ainsi rendues inutiles, ce serait une preuve *primâ facie* de l'innocence des intentions du pêcheur de phoques.

Cette proposition paraissant comporter une extension des termes de la sentence arbitrale, et tenant compte de la vaste étendue affectée, le déléguée canadien, d'après des instructions reçues, protesta contre tout arrangement semblable et revint à Ottawa, après la conclusion de l'arrangement relatif aux articles 4 et 7, sans conclure aucun arrangement à la proposition de sceller les armes, etc.

La formule de licence convenue et employée durant la saison est comme suit :—

Licence aux navires à voiles britanniques faisant la pêche des phoques à fourrures.

(*Nom*) *Patron ou propriétaire* du *navire à voiles britannique* ayant convaincu le soussigné, au port de Colombie-Britannique, de l'aptitude de ses chasseurs à faire la pêche aux phoques à fourrures et à les poursuivre, cette licence est accordée au dit navire à voiles de tuer, capturer et poursuivre les phoques à fourrures, conformément aux conditions et dans les limites décrites dans les règlements inscrits au *verso* de cette licence et prescrits dans la sentence du tribunal d'arbitrage, constituée en vertu de l'article 1 du traité conclu à Washington le 29e jour de février 1892, entre Sa Majesté Britannique et les Etats-Unis d'Amérique.

Cette licence restera en vigueur durant l'année 1894.

Toute contravention ou défaut de se conformer aux règlements ci-dessus rend le navire passible de saisie et de poursuite pour recouvrer les pénalités prescrites par l'acte impérial (56 et 57 Victoria, chapitre), outre la confiscation de la licence.

Datée ce jour de A.D. 1894.

....

Percepteur des douanes au port de

Au verso de cette licence se trouve un extrait de la sentence contenant les règlements.

LE PAVILLON DISTINCTIF.

Ci-suit une description du pavillon que devront porter les navires à voiles britanniques et des Etats-Unis sous l'emblême de leur nationalité. Un carré de quatre pieds composé de deux morceaux d'étamine jaune et noire cousus du coin supérieur de droite de la queue au coin inférieur de gauche du lof. La partie supérieure et à gauche sera noire, et la partie de droite et inférieure sera jaune.

MESURES POUR ATTEINDRE LES PÊCHEURS EN MER.

Les navires à voiles ayant tous quitté leur port d'attache avant qu'on se soit entendu sur la formule de licence ou la description du pavillon distinctif, on fit des arrangements spéciaux pour faire fournir ces choses nécessaires en mer par les commandants des croiseurs et autrement.

A cette fin l'on donna un certain nombre de licences et de pavillons aux croiseurs de Sa Majesté faisant la patrouille sur le côté nord-américain de l'océan Pacifique du nord pour les distribuer aux navires qu'ils rencontreraient.

Un certain nombre d'autres furent envoyés à Yokohama par les steamers du chemin de fer du Pacifique canadien, pour être distribués à ceux de la flotte qui pêchaient sur le côté asiatique, avec le consentement du gouvernement de Sa Majesté, par l'entremise des vaisseaux de Sa Majesté dans la station de la Chine, et par le consul de Sa Majesté à Hakodate, Japon, où l'on espérait que les pêcheurs de phoques feraient escale.

LES ARRANGEMENTS POUR L'APPOSITION DES SCELLÉS SUR LES AGRÈS.

Subséquemment on appris qu'après un échange de notes entre les deux gouvernements, un arrangement en vue d'apposer les scellés sur les agrès, auquel le Canada n'avait pu consentir et contre lequel le gouvernement avait protesté, avait été conclu sur le titre de " Règlements relatifs aux navires de pêche aux phoques naviguant légitimement durant la saison réservée sur l'étendue maritime couverte par la sentence".

Voici les termes de cet arrangement :—

(1.) Aucun navire de pêche aux phoques ne sera saisi ou détenu à raison de l'absence d'une licence ou d'un pavillon distinctif ou simplement parce qu'on aurait

trouvé à bord des phoques, peaux de phoques ou agrès de pêche, mais seulement s'il y a preuve évidente de pêche illégale aux phoques, le commandant du croiseur faisant la visite de ce navire de pêche aux phoques délivrera au patron un certificat du nombre de phoques et de peaux de phoques trouvés à bord à cette date (en gardant une copie de ce certificat), et permettra au navire de continuer sa route.

(2.) Tout navire de pêche aux phoques traversant légitimement ou ayant intention de traverser les dites eaux durant la saison réservée dans le but de revenir à son port d'attache ou de se rendre à quelque autre port, ou aux fonds de pêche ou d'en revenir, ou dans tout autre but légitime, pourra, sur demande du patron, faire sceller ses agrès de pêche, et une inscription en sera faite sur son livre d'acquit ou de loch, et cette opposition de scellés ainsi que l'inscription seront pour le navire une protection contre l'intervention de tout croiseur, dans ces eaux, durant la saison réservée, tant que les scellés ainsi apposés resteront intact, à moins que nonobstant il y a preuve de pêche aux phoques.

(3.) L'apposition des scellés sur les agrès de pêche et l'inscription à cet effet, pourront être faites par tout officier de marine ou officier de douane, ou (au Japon) par tout consul de la nation à laquelle appartient le navire. Elles pourront aussi être faites en mer, pour les navires américains, par le commandant d'un croiseur britannique, et pour les navires britanniques par le commandant d'un croiseur des Etats-Unis.

LES PÊCHEURS DE PHOQUES DEMANDENT CONSIDÉRATION

Pendant que le parlement impérial s'occupait de la législation et que la flotte des pêcheurs de phoques était en mer dans l'ignorance complète de ce qui se passait, les parties intéressées à Victoria représentèrent qu'elles n'avaient aucune information officielle et autorisée, et que tout ce qu'elles pouvaient apprendre à propos de la législation était glané dans des rapports de journaux contradictoires.

Dans cet état d'incertitude et en vue de l'importance de l'industrie pour cette province, ils demandent qu'on fasse des dispositions pour :—1. Donner dûment avis de l'adoption de la loi, afin qu'ils puissent agir en conséquence.

2. Donner un nombre suffisant de jours de grâce après le 30 avril, non pas pour tuer des phoques, mais pour revenir des fonds de pêche au port.

3. Donner permission de s'inscrire à la douane et partir de Sand-Point pas plus tard que le 20 juillet, afin de leur permettre d'arriver à la Passe Unimack le 1er août.

4. Donner permission de s'inscrire à la douane et partir de Victoria pas plus tard que le 1er juillet, pour la même fin, et traverser l'océan intermédiaire affecté par la saison réservée (pendant laquelle il n'y a pas un phoque à voir) sans être exposé à la saisie.

AVIS DEMANDÉ.

Dans l'intervalle le gouvernement canadien fit valoir avec persistance que vu que la flotte des pêcheurs de phoques était partie des mois avant l'adoption de l'acte et avec l'assurance de la légalité de l'industrie à laquelle ils se livraient jusqu'à ce qu'une législation britannique future l'affectât, aucun navire ne devrait être saisi ou géné jusqu'à ce qu'on eût trouvé que le patron eût une connaissance spécifique de la loi britannique prohibant la pêche aux phoques ou la restreignant.

La raison qu'il donnait était que bien qu'il put être vrai que les termes de la sentence fussent connus des pêcheurs de phoques qui avaient quitté le port et qu'il y avait raison de croire à la probabilité d'en arriver à un arrangement destiné à les mettre en vigueur, on ne pouvait admettre que cela constituât une réponse très satisfaisante à ceux qui se livraient à l'industrie de la pêche aux phoques.

Ils n'avaient aucune raison de savoir qu'on pouvait obtenir une législation ayant un effet rétroactif ou s'appliquant, en mai 1894, aux navires qui étaient partis du port en 1893, et qui n'avaient pas communiqué avec la terre dans l'intervalle.

De plus, ils n'avaient reçu aucun avis officiel de l'intention du gouvernement de Sa Majesté déclarant, par une loi, qu'il était illégal pour eux de faire certains actes ou qu'il tenterait de mettre cette année en vigueur ces dispositions des règlements projetés qu'il était impossible d'observer.

Une supposition de législation possible basée sur la suggestion de règlements par la sentence, pourrait à peine être considérée comme suffisante pour contrôler leurs opérations dans les circonstances spéciales dans lesquelles se trouve cette industrie.

Une requête fut donc transmise au gouvernement de Sa Majesté le priant d'envoyer un vaisseau pour avertir les pêcheurs de phoques sur le côté américain de l'océan Pacifique du nord, des termes de la législation qui avait été promulguée.

A cette requête le gouvernement de Sa Majesté répondit et l'amirauté envoya les vaisseaux de Sa Majesté *Pheasant* et *Hyacinth* avertir les navires faisant dans le moment la pêche aux phoques qu'ils étaient possibles de saisie sans avertissement après le 1er mai.

Ces vaisseaux partirent d'Esquimalt respectivement le 26 et le 28 avril, apportant une liste complète des navires de pêche aux phoques, et de la date de leur départ, et les renseignements qu'il était possible de leur donner sur l'endroit où l'on pouvait les trouver.

SAISIES OPÉRÉES PAR LE VAISSEAU DE SA MAJESTÉ "HYACINTH" ENVOYÉ POUR AVERTIR LES PÊCHEURS.

Le 2 juin le département reçu par le télégraphe avis de la saisie opérée par le vaisseau "Hyacinth" (un des vaisseaux envoyés pour avertir les pêcheurs de la loi qui avait été promulguée) des goélettes de pêche "*Favourite*" "*Annie C. Moore*" et "*Triumph*".

Sur renseignements pris on trouva que l'accusation portée contre ces navires était d'avoir été pris à faire la pêche aux phoques avec leurs canots.

Dans les circonstances, cette action de la part du commandant du *Hyacinth* fut considérée si remarquable que le percepteur des douanes reçut instruction de ne prendre aucune responsabilité et de ne rien faire à propos des goélettes saisies sans autorisation directe de la part du gouvernement du Canada.

Dans l'intervalle des représentations furent faites au gouvernement de Sa Majesté protestant contre la saisie de ces navires sans avis préalable, comme incompatible avec l'objet pour lequel le *Hyacinth* était parti et même sans mandat en vertu des instructions de l'amirauté, n'était-il pas parti en mission spéciale pour avertir les navires de leur responsabilité en vertu de l'acte, en autant que ces instructions par elles-mêmes montrent aux commandants des vaisseaux de Sa Majesté la désirabilité de prendre tous les moyens possibles pour donner aux pêcheurs de phoques, en mer, un avis spécial des règlements et de l'intention de les faire observer, bien que la sentence arbitrale fut communément connue.

Treize goélettes de pêche, y compris celles qui ont été saisies, furent averties par les vaisseaux envoyés à cette fin.

On apprit subséquemment que la saisie de ces navires fut levée par ordre de l'amiral.

L'AVIS DONNÉ À LA GOÉLETTE "MINNIE" PAR LE VAISSEAU "ADAMS" DES ETATS-UNIS.

Le percepteur des douanes à Victoria fit rapport de l'arrivée du côté américain de l'océan Pacifique du nord, le 4 juin, de la goélette de pêche aux phoques "*Minnie*". Ce navire avait été rencontré par le vaisseau des Etats-Unis *Adams* le 21 mai dans le 56° 10′ de latitude nord, et le 138° 50′ de longitude ouest, et formellement averti.

Parmi les documents donnés au capitaine de la *Minnie* se trouvait une licence dans les termes suivants :

VAISSEAU DES ETATS-UNIS *Adams*, 3me CLASSE.

En mer, lat.: 56° 10 N.; long.: 138° 60′ O.

21 mai 1894.

" La présente certifie que V. Jacobson, patron de la goélette *Minnie*, 46.31 ton-
" neaux enregistrés, nº 94,806, partie de Victoria le 28 mars 1894, avec 46 peaux
" de phoques et 44 carcasses de phoques à bord, a signé une déclaration disant qu'il
" a intention de se rendre directement au port de Victoria, et que j'ai, conformément

" aux exigences des règlements promulgués par le président le 4 mai 1894, scellé " toutes les armes, munitions et engins de pêche aux phoques à bord.

" Et je certifie de plus qu'il a été inscrit sur le livre du loch, dans la colonne " pour cette date, le nombre de peaux de phoques, de carcasses de phoques, d'armes " à feu, de filets, et la quantité de munitions et d'explosifs à bord."

" Le patron est par les présentes autorisé à se rendre au port ci-dessus nommé.

" Signé, J. J. BRICE,
" *Commandant de la marine des Etats-Unis, commandant.*

" Par W. J. Hannum,
Lt. M. E.-U."

Ceci fut considéré comme comportant une assomption injustifiable de droit et d'autorité sur des navires britanniques sur la haute mer. On ne pouvait admettre que le commandant de vaisseau de guerre étranger eût le droit ou le pouvoir d'autoriser un navire britannique sur la haute mer de se rendre à son port d'attache.

Un tel procédé, croyait-on, constituait un dangereux précédent, puisqu'il avait en vue une plus exceptionnelle intervention et restriction que ne le demandait une juste interprétation de la sentence arbitrale, et de l'obligation internationale.

On ne pouvait non plus trouver aucune justification d'une telle action dans l'arrangement conclu entre les deux gouvernements.

De plus, comme l'apposition des scellés avait rendu les engins de pêche inutiles pour le moment, le commandant de l'*Adams* avait assumé sur un navire britannique sur la haute mer, un droit et une autorité tout à fait incompatible avec les conditions des choses. Cette action, considérait-on, comportait une intervention dans les droits traditionnels de la liberté de la navigation.

La *Minnie* fut rencontrée en mer à environ 150 milles de la terre la plus rapprochée, l'île Baranoff, dans une direction nord-est par est en ligne droite. C'est à environ 1,000 milles de l'endroit où la question de la mer de Behring a originairement pris naissance, et immédiatement dans les eaux de la côte nord-américaine de l'océan Pacifique du nord, loin de l'endroit où l'on trouve les phoques à cette saison de l'année, et comparativement proche du port d'attache.

Des représentations furent donc faites au gouvernement de Sa Majesté faisant des remontrances contre toute reconnaissance de l'acte du commandant de l'*Adams* en vue des droits reconnus de la navigation.

On annonça subséquemment que lorsque l'attention du gouvernement des Etats-Unis eût été attirée sur l'action du commandant de l'*Adams* des instructions avaient été données d'éviter un semblable procédé à l'avenir.

LE VOYAGE À LA MER DE BEHRING.

En commençant le 4 mai, les goélettes de pêche aux phoques faisant des opérations sur le côté américain de l'océan Pacifique du nord, revinrent à Victoria à l'approche de la saison réservée, et elles équipèrent de nouveau pour le voyage de la mer de Behring, commençant le 1er août. Les navires qui partirent pour la mer de Behring dans ces circonstances sont les suivants :—

Saucy Lass,	départ	11	juin
Beatrice,	"	..	"
Triumph,	"	16	"
Sapphire,	"	16	"
Favourite,	"	16	"
Annie C. Moore,	"	16	"
Katherine,	"	18	"
Ainoko,	"	18	"
Borealis,	"	19	"
Minnie,	"	19	"
Henrietta,	"	19	"
Labrador,	"	21	"
Kilmeney,	"	22	"
Kate,	"	27	"

A cette liste il faut ajouter le *San Jose* à qui une licence et un pavillon furent envoyés à Sitka.

A chacun de ces navires on a fourni au départ:—

1. Une licence.
2. Un pavillon distinctif.
3. Un exemplaire de l'arrangement de Sa Majesté et le gouvernement des Etats-Unis au sujet de l'apposition des scellés sur les armes.
4. Un exemplaire de l'acte d'arbitrage.
5. Des instructions sur la manière de hisser le pavillon distinctif.
6. Des instructions sur la manière de tenir le loch exigé par la sentence arbitrale.

Outre les navires ci-dessus nommés, il en restait neuf autres qui étaient partis avant la saison réservée et n'étaient pas encore revenus au port.

Des licences et des pavillons avaient été fournis à ces navires à Sitka, par le vaisseau de Sa Majesté *Pheasant*; l'un d'eux, le *C. D. Rand*, étant parti pour la côte russe, et l'autre, le *Shelby*, restant à Sitka.

Les opérations dans la mer de Behring étant, par la sentence des arbitres, limitées à la chasse au dard, ces navires ne portaient ni armes ni munitions.

Les chasseurs sauvages nécessaires au voyage résidaient sur la côte ouest de l'île Vancouver.

Le percepteur des douanes trouvant qu'il était impossible de faire venir les sauvages à Victoria avec leurs dards (qui leur appartiennent) pour les faire sceller selon la convention conclue, fut obligé de faire certains arrangements qui, tout en étant conformes à la convention, fussent satisfaisants pour les chasseurs de phoques.

Il délégua donc deux personnes responsables sur la côte ouest pour sceller les engins de chasse, un à Clayoquot et l'autre à Kyoquot, leur envoyant d'avance les articles nécessaires avec des instructions particulières sur l'apposition des scellés, et il avait préparé sur le livre de bord et sur l'acquit en douane un certificat sur lequel il n'y avait à inscrire que le nombre de dards et apposer la signature.

SAISIES PAR LES CROISEURS DES ÉTATS-UNIS.

Durant la saison les goélettes *Wanderer* et *Favourite* furent saisies pour de prétendues contraventions de la convention conclue relativement à l'apposition des scellés sur les engins de chasse.

L'accusation portée contre chacune était que chacune d'elle avait à bord un fusil qui n'était pas scellé.

A la page 141, on trouvera le texte de la convention sous l'autorité de laquelle ces saisies ont été opérées.

La convention laisse l'apposition des scellés sur les engins facultative ou volontaire, ainsi que l'impliquent les mots "pourra sur demande du capitaine faire apposer les scellés sur ses engins de pêche", mais le fait que les engins sont scellés semble avoir été la seule sauvegarde réelle contre toute intervention dans les circonstances.

Tout en donnant à l'apposition des scellés une apparence volontaire, elle pourrait aussi bien être obligatoire, et le capitaine du navire est injustement mis dans une mauvaise position par sa négligence ou son aversion à se prévaloir d'un remède auquel il n'est pas autrement pourvu.

De plus, dans le cas de la *Wanderer*, le capitaine avait fait sceller tous les engins de chasse aux phoques par un officier de la marine des Etats-Unis. Le fusil, qui a été la cause de sa saisie subséquente, était la propriété personnelle du second, qui ne l'avait pas remis avec l'équipement pour le faire sceller, mais l'avait caché à l'endroit où il a été subséquemment trouvé, sans avoir servi.

La convention elle-même visait les "navires naviguant légitimement dans les eaux maritimes couvertes par la sentence des arbitres", tout en prévoyant un cas semblable, en autant qu'elle stipule qu'aucun navire de pêche aux phoques ne sera saisi simplement parce qu'on aurait trouvé des engins de chasse à bord.

Les saisies n'étaient nullement justifiées par la sentence ni par la législation qui en découlait.

Bien que la législation ci-dessus citée donnait des pouvoirs exceptionnels aux officiers des Etats-Unis, on remarquera cependant qu'elle ne leur permet d'intervenir qu'auprès des navires qui sont devenus passibles de confiscation en vertu des dispositions de l'acte donnant effet à la sentence arbitrale. Ni l'un ni l'autre de ces navires n'était dans ce cas.

Il n'y avait donc rien soit dans la loi soit dans la convention qui fit de la possession d'engins de chasse scellés ou non-scellés, une offense.

De fait, dans le cas de la *Favourite* on a dit que le fusil en question était un fusil pour les signaux, et ii n'est pas difficile de concevoir qu'il ait pu être très commode, sinon nécessaire, au cours d'une croisière depuis janvier jusqu'au août, de posséder un ou plusieurs fusils et des munitions pour tuer du gibier pour se nourrir et pour d'autres fins imprévues.

En somme cette interprétation d'une convention qu'on disait destinée à protéger contre toute intervention les pêcheurs de phoques exerçant légitimement leur métier, et qui, elle-même, pourvoyait le cas dont on se plaint, n'était pas jugé justifiable, et le fait de priver un navire en mer de son fusil de signal ou de le saisir parce qu'un fusil de ce genre se trouve à bord, ne peut être considéré avec faveur par qui que ce soit.

Le gouvernement de Sa Majesté fit promptement des représentations au sujet de ces saisies, et les propriétaires présentèrent des réclamations d'indemnités.

LA NOTE IDENTIQUE.

Par le traité entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis pourvoyant à l'arbitrage sur les pêcheries de phoques dans la mer de Behring, les parties contractantes convinrent de coopérer à obtenir l'adhésion des autres puissances aux règlements.

L'article 7 du traité porte sur ce sujet.

A cette fin une note identique fut arrêtée entre les parties invitant toutes les puissances maritimes à donner leur adhésion aux règlements prescrits par la sentence, en vue de les appliquer aux navires et sujets ou citoyens des pays respectifs et de le mettre en vigueur au moyen d'une législation nationale convenable.

LES RÉCLAMATIONS DE LA MER DE BEHRING.

La question du règlement des réclamations d'indemnités provenant de différend est encore pendante, et bien que cette partie de la sentence établissant des règlements ait été promptement mise en vigueur, la satisfaction d'actes malencontreux de la part du gouvernement des Etats-Unis reste indécise.

La correspondance diplomatique s'est cependant continuée. Une convention conditionnelle pour le règlement de ces anciennes réclamations au moyen du paiement d'une somme ronde de $425,000 fut conclue entre le gouvernement de Sa Majesté et celui des Etats-Unis.

Cette convention dépendait naturellement de l'action du Congrès des Etats-Unis au sujet de l'octroi de la somme requise, et à sa récente session une résolution pourvoyant à ce crédit fut rejetée et laisse cette partie de la question faire encore le sujet d'une correspondance diplomatique entre les deux gouvernements.

LE RÉSULTAT DES OPÉRATIONS DE LA CAMPAGNE.

Le tableau suivant, préparé par le percepteur Milne, de Victoria, C.-B., indiquera le résultat des opérations de la campagne.

CAMPAGNE DE CHASSE, 1894.

Navires.	Patrons.	Tonnage.	Equipages.		Bateaux.	Canots.	Capture.					Total.	Remarques.
			Blancs.	Sauvages.			Côte de la Col.-Britannique.	Côte du Japon.	Voisinage de l'île Copper.	Mer de Behring. Mâles.	Mer de Behring. Femelles.		
Enterprise	O. Scarf	69	22	...	8	...	...	1,254	314	...	...	1,568	
Rosie Olsen	A. B. Whidden	39	6	16	2	8	...	1,043	...	425	431	1,899	
Umbrina	C. Campbell	99	25	...	8	...	...	2,588	153	30	30	2,801	
Oscar and Hattie	A. Folger	81	24	...	7	...	...	1,733	176	...	...	1,909	
Diana	A. Nelson	50	19	...	6	...	...	1,961	433	...	...	2,394	
Brenda	C. E. Locke	100	26	...	8	...	...	2,383	343	...	...	2,726	
Aristis	A. Douglass	86	25	...	8	...	...	1,197	...	39	52	1,288	
Casco	O. Bucholz	63	22	...	6	...	...	1,926	...	...	...	1,926	
Dora Sieward	F. Cole	94	26	...	8	...	...	2,584	...	...	...	2,584	
Walter A. Earle	L. Magneson	68	8	20	2	10	...	1,471	...	155	517	2,143	
Fawn	M. Keefe	59	6	18	1	9	...	911	...	310	336	1,557	
Agnes McDonald	M. Cutler	107	26	...	8	...	...	1,707	471	...	...	2,178	
W. P. Hall	J. B. Brown	99	24	...	7	...	...	710	...	...	...	710	
Mermaid	W. H. Whiteley	73	25	...	8	...	...	1,603	505	...	...	2,108	
City of San Diego	M. Pike	46	16	...	5	...	...	1,304	250	...	...	1,554	
Mary Taylor	E. Robbins	43	19	...	5	...	...	874	250	...	...	1,124	
Libbie	F. Hackett	93	22	...	7	...	...	1,010	200	...	...	1,210	
May Belle	E. Shields	58	14	...	6	...	...	925	197	...	...	1,122	
Mary Ellen	W. O. Hughes	63	23	...	7	...	...	1,909	86	105	352	2,452	
Viva	J. Anderson	92	26	...	7	...	...	1,437	...	...	...	1,437	
W. P. Sayward	G. Ferey	60	20	...	6	...	...	606	35	...	...	641	
Penelope	L. McGrath	70	20	...	7	...	...	1,306	296	...	...	1,602	
Vera	W. Shields	60	19	...	6	...	...	1,075	...	80	115	1,270	
Carlotta G. Cox	W. Ryers	76	24	...	7	...	...	1,947	...	...	...	1,947	
Triumph	C. Cox	98	8	36	3	17	1,320	...	...	1,163	2,077	4,560	
Otto	J. McLeod	86	25	...	8	...	...	1,014	623	...	...	1,637	
E. B. Marvin	C. J. Harris	96	23	...	7	...	...	2,118	...	...	...	2,118	
Sapphire	W. Cox	109	8	32	4	16	535	...	...	1,226	879	2,640	
Annie E. Paint	A. Bissett	82	26	...	9	...	...	1,497	531	...	...	2,028	
Geneva	W. O'Leary	92	27	...	9	...	...	1,092	558	...	...	1,650	
Teresa	F. Gilbert	63	25	...	7	...	...	1,102	120	...	...	1,222	
Ocean Belle	T. O'Leary	83	22	...	6	...	...	530	274	...	...	804	
Sadie Turpel	C. Leblanc	56	22	...	8	...	...	1,783	171	...	...	1,954	
Maud S.	R. McKiel	97	24	...	8	...	...	1,343	86	...	...	1,429	

CAMPAGNE DE CHASSE, 1894—*Fin.*

Navires.	Patrons.	Tonnage.	Equipages.		Bateaux.	Canots.	Capture.					Total.	Remarques.
			Blancs.	Sauvages.			Côte de la Col.-Britannique.	Côte du Japon.	Voisinage de l'île Copper.	Mer de Behring. Mâles.	Mer de Behring. Femelles.		
Aurora	H. J. Lund	41	18		5			693	21	79	138	931	
Florence M. Smith	J. Allen	99	27		8			96	81			177	
Beatrice	D. Macauley	66	5	22	1	11	358			342	818	1,518	
Mascot	H. F. Siewerd	40	4	16	1	7		558		299	246	1,103	
Favourite	L. McLean	80	5	37	1	18	606			752	488	1,846	
Annie C. Moore	C. Hackett	113	8	37	1	18	309			938	1,009	2,256	
Labrador	J. J. Whiteley	25	5	14	1	7	308			179	381	868	
Wanderer	H. Paxton	25	2	7	1	5	400					400	
Pioneer	W. E. Baker	66	24		6		418		1,263			1,681	
Saucy Lass	R. E. Crowell	38	7	17	2	8	170			290	378	838	
Borealis	G. Meyer	37	6	20	1	10	303			90	1,059	1,452	
Katharine	J. Gould	82	6	26	1	13	269			490	569	1,328	
Ainoko	G. Heater	75	5	22	2	11	467			1,092	565	2,124	
Kate	N. Moas	58	5	20	1	10	79			303	564	946	
Shelby	J. Searle	16	5	10	1	5	34			232	145	411	
Venture	J. Mohrhouse	48	3	17	1	9				417	492	909	
Walter L. Rich	S. Balcom	76	9	25	2	13	691			1,000	749	2,440	
Mountain Chief	J. Jamieson	23	1	13		6	175					175	
Fisher Maid	C. Chipps	21		8		4	92					92	
Minnie	V. Jakobson	46	6	20		12	488			679	986	2,153	
San Jose	M. Foley	31	5	14	2	7	20			256	593	869	
Kilmeny	J. Jamieson	19	2	12		6				307	327	634	
Henrietta	J. Daley	31	5	17	1	8	315			427	340	1,082	
C. D. Rand		51	7	22	2	11	357					357	
Beatrice (Vancouver)		49	21		6			1,703				1,703	
Canoe catch by Indians							3,989					3,989	
		3,866	888	518	266	259	11,703	48,993	7,437	11,705	14,636	94,474	

CAPTURES DES GOÉLETTES AMÉRICAINES DÉBARQUÉES À VICTORIA.

Navires.	Patrons.	Tonnage.	Blancs.	Sauvages.	Bateaux.	Canots.	Côte de la Col.-Britannique.	Côte du Japon.	Voisinage de l'île Copper.	Mâles.	Femelles.	Total.	Remarques.
Louis Olsen								435		18	66	519	
Anna Matilda								7				7	
Josephine								48				48	
	Total						11,703	49,483	7,437	11,723	14,702	95,048	

RÉCAPITULATION DES CAPTURES DES PHOQUES, 1894.

Côte de la Colombie-Britannique, capture				11,703
Au large de la côte du Japon	"			49, 83
Voisinage de l'île Copper	"			7,437
Mer de Behring,	"	mâles	11,723	26,425
"	"	femelles	14,702	
		Total de la capture		95,048

État des captures, 1889–1894.

—	Année.	Capture.
Capture totale	1889	35,310
	1890	43,325
	1891	52,365
	1892	49,743
	1893	70,592
	1894	95,048

Remarques sur la capture de 1894.

La statistique pour l'année 1894 sera lue avec un intérêt considérable, parce que c'est la première année que cette industrie est soumise aux restrictions imposées par le tribunal de Paris.

Dans certains quartiers aux Etats-Unis on a insisté fortement sur le succès des chasseurs du phoque pélagique cette année, nonobstant la diminution des privilèges en vertu des règlements recommandés par les arbitres à Paris.

On considère que ce succès, ou du moins la presse de ce pays le suggère, offrira un argument qui servira de base à une recommandation de prohiber absolument la chasse du phoque pélagique si non pour toujours, du moins pendant un certain nombre d'années.

A part toutes les autres considérations, on ne peut considérer cela que comme une attitude des plus remarquables en présence de la décision des arbitres sur une industrie depuis si longtemps entravée et représentée sous de fausses couleurs, surtout lorsque l'on prend en considération que la décision a été rendue sur des questions soumises qui, pour dire le moins, étaient aussi favorables au gouvernement des Etats-Unis qu'il était possible de les faire, tandis qu'elles ne méritaient certainement pas d'éloges de la part du Canada.

Les objections à leur face même sembleraient indiquer que la forte capture de 95,048 peaux a été prise sur les phoques qui fréquentent les îles Pribyloff ou comme les autorités des Etats-Unis les ont communément appelés, " le troupeaude phoques de l'Alaska".

Cependant un examen des chiffres dissipera promptement cette apparente méprise et montrera que sur les 95,000 peaux capturées, 26,400 seulement ont été prises dans la mer de Behring, les seules eaux que le gouvernement des Etats-Unis cherchait originairement à protéger.

Le reste, 68,623 peaux de phoques capturées par les chasseurs canadiens cette année, a été pris dans des eaux dans lesquelles ni le gouvernement des Etats-Unis ni les locataires des îles Pribyloff ont aucun intérêt quelconque, si ce n'est celui de la chasse pélagique elle-même.

Si, pour la discussion, on ajoute les 11,700 prises sur le côté de la Colombie-Britannique à la capture de la mer de Behring, on aurait un total de 38,000 peaux qu'on pourrait dire avoir été prises dans ce que les Etats-Unis appellent " le troupeau de phoques de l'Alaska", laissant encore 57,000 du total tirées de sources extérieures dont

presque la moitié a été prise au large de la côte d'un pays (le Japon) qui reconnaît comme naturelle la chasse du phoque pélagique, et qui s'est déjà lancé dans cette entreprise.

On pourrait ajouter aussi que dans la dénonciation des opérations des chasseurs de phoques, on a fortement insisté sur ce qu'on a dit et répété si souvent quand au pour-cent des femelles tuées alors qu'elles avaient quitté les îles pour chercher de la nourriture pour leurs petits, qui succombaient aussi en conséquence.

L'opinion populaire était que 80 ou 90 pour 100 des phoques tués étaient des femelles qui nourrissaient.

On verra qu'une des obligations en vertu de la sentence arbitrale exige sur ce point des inscriptions authentiques qui permettent cette année d'élucider cette question d'une manière absolue.

En consultant les tableaux, on verra que dans les eaux de la mer de Behring, la capture cette année comprenait 11,723 mâles et 14,702 femelles.

Il n'a pas encore été démontré d'une manière satisfaisante que les femelles, tandis qu'elles nourrissaient, quoi qu'elles fissent, après avoir cessé de nourrir leurs petits, s'éloignassent en pleine mer à une distance considérable de la côte, et de fait, la preuve tend plutôt à prouver le contraire, mais les chiffres ci-dessus doivent être considérés comme très significatifs pour combattre avec succès les prétentions qu'on avançait jusqu'à présent. On ne devrait pas non plus oublier que ces chiffres sont encore plus significatifs, lorsque l'on considère que la capture dans la mer de Behring n'a été faite que durant les mois d'août et de septembre, lorsque le gros des mères a cessé de nourrir les petits, et après avoir longtemps séjourné sur les îles, on peut s'attendre à ce qu'elles cherchent à gagner la haute mer.

Il y a toute raison de croire qu'un plus petit nombre de femelles, si même le nombre en est appréciable, eût été pris si les opérations des chasseurs eussent été faites dans le mois de juillet, lorsque la grande masse des petits dépend des soins assidus de leurs mères.

Etudiant l'autre côté de la question, on trouvera que malgré la capture comparativement forte de cette année, une flotte de cinquante à soixante navires parcourant tout l'océan Pacifique du nord entre l'Amérique et l'Asie, n'a pas encore capturé en une seule année quelconque le nombre de peaux prises *annuellement* pendant vingt ans sous l'autorité du bail de l'ancienne compagnie, et que deux fois seulement elle a dépassé le nombre qu'on a permis de prendre aux nouveaux locataires des deux petites îles de Saint-Paul et de Saint-Georges, la première de seize sur sept milles, et la seconde de huit sur six milles d'étendue, où ces animaux s'assemblent actuellement pour la reproduction de l'espèce.

Les chiffres représentant la capture sur ces îles pendant la saison de 1894, ne sont pas, au moment de ce rapport, à notre disposition pour établir une comparaison, mais la capture des locataires de 1871 à 1893 * indique un grand total de 1,919,204.

La capture réunie des quatre dernières années—1890-91-92 et 93—ne représente que 47,991 peaux. C'est dû à ce que l'agent des Etats-Unis en 1890 a limité le nombre, parce qu'il était d'opinion que le troupeau sur les îles ne pourrait pas subir une plus grande perte cette année-là, joint au fait qu'en 1891-92-93 les locataires sous le *modus vivendi* ont été limités à la capture de 7,500 phoques annuellement pour fournir des vivres aux indigènes, tandis qu'il était absolument défendu aux chasseurs de phoque pélagique d'entrer dans la mer de Behring.

On verra donc que si les locataires avaient pris le nombre de peaux que leur bail du gouvernement les autorisait de prendre, le produit de ces quatre années eût été de 240,000 au lieu de 47,991, élevant dans ce cas la capture totale jusqu'à la fin de 1893 à 2,111,213 depuis 1871.

Il faut mentionner que ces chiffres ne comprennent pas 47,400 petits tués pour la nourriture entre 1871 et 1889.

Durant la même période, c'est-à-dire de 1871 à 1893, le produit total de la chasse aux phoques pélagiques du Canada a atteint 383,452 peaux, tirées des troupeaux asiatiques aussi bien que de ceux de l'Amérique.

---

* Rapport de la Commission de la mer de Behring.

Il a été démontré que l'abattage réel sur terre sur les îles Pribyloff seules, durant la même période, a été de 1,966,604. On ne tiendra aucun compte du nombre tué sur les îles russes, que l'on peut dire incidemment avoir été de 855,346 durant cette période. Au point de vue de la destruction des phoques, le chasseur canadien paraîtrait être comparativement prévoyant.

On peut dire que cette industrie n'a pris que tout récemment du développement, et qu'on peut s'attendre à ce qu'elle croîtra graduellement, mais cela ne paraît pas constituer une raison suffisante de la supprimer dans l'intérêt de ceux qui contrôlent les opérations de la chasse sur terre, car si l'on tue un trop grand nombre de phoques, ce n'est pas entièrement dû à l'existence de la flotte de chasse aux phoques pélagiques.

Je n'ai pas intention de discuter au long dans cet article les mérites relatifs des deux manières de chasser. C'est un sujet sur lequel il existe une différence d'opinion considérable.

Les avocats de l'abattage sur terre prétendent que leur méthode est supérieure, parce qu'ils ne tuent que des mâles, et ils dénoncent la chasse pélagique parce que l'on tue indistinctement les mâles et les femelles.

Sans entrer dans l'étude de cette partie du sujet, on peut dire que l'habitude dans les autres industries n'est pas de limiter l'abattage entièrement aux animaux d'un sexe, et c'est au moins d'une prévoyance douteuse que de tirer des millions de peaux des troupeaux de phoques en ne tuant que les jeunes mâles.

Les mâles sont aussi nécessaires que les femelles pour la reproduction, et leur massacre indu paraîtrait être susceptible d'autant d'objections que le serait le massacre des femelles.

De fait, les agents des Etats-Unis ont prouvé que le massacre annuel des jeunes mâles depuis tant d'années a appauvri les *rookeries* en réduisant à un minimum le nombre de jeunes mâles propres au service de la reproduction.

D'un autre côté, comme il a été dit antérieurement, les inscriptions sur les livres de bord cette année démontrent que la capture des femelles dans la mer de Behring a été un peu plus de la moitié de la capture totale, ce qui, comparé à l'abattage des autres animaux, est une proportion raisonnable.

Il est de fait aussi que les opérations des chasseurs pélagiques laissent intacts les petits endroits circonscrits où les phoques, après avoir parcouru des milliers de milles, se rendent pour se reproduire.

QUESTION INCIDENTE À CELLE DE LA MER DE BEHRING.

LE CAS DU STEAMER "COQUITLAM."

Dans le rapport pour l'année 1892, partie II, pêcheries, page 56, on a expliqué la saisie du steamer d'approvisionnement *Coquitlam* et sa condamnation par la cour de district de l'Alaska.

La cause n'est qu'un incident dans la question de la mer de Behring, en autant qu'elle affecte la juridiction douanière des Etats-Unis dans l'Alaska.

La question soulevée par cette saisie a formé le sujet d'une longue correspondance diplomatique. Comme la cause était devant les cours des Etats-Unis, on à jugé qu'on devait épuiser toutes les procédures légales avant d'en venir à une décision diplomatique.

Un appel fut donc porté, et il était entendu que la cause devait être entendue avant la session d'automne de la cour d'appel des Etats-Unis à San-Francisco, 1894.

Il paraît, cependant, que par suite de quelque vice de forme dans la préparation du dossier, le procureur des Etats-Unis a trouvé qu'il était impossible de pousser la cause.

Le département est informé, cependant, que les appelants qui paraissent n'avoir pas eu connaissance de ce vice de forme, ont intention de prendre des mesures immédiates pour régulariser l'appel en faisant corriger le dossier à la satisfaction du procureur des Etats-Unis, et on espère que la cause pourra être entendue en février prochain.

LE CAS DE LA "OSCAR ET HATTIE".

Ce cas provient du *modus vivendi* dans la mer de Behring. Voici les faits :

En revenant du voisinage de l'île Copper, au large de la côte russe, à Victoria, la *Oscar & Hattie* entra dans les eaux réservées de la mer de Behring, à Gotzleb Harbour, île Attou, dans le seul but de prendre une provision d'eau. Elle fut saisie par un officier et l'équipage d'un canot du côtre des Etats-Unis *Mohican*, et amenée avec son équipage à Ounalaska, où, conformément au termes du *modus vivendi*, elle fut délivrée au commandant du vaisseau de Sa Majesté *Melpomene*.

Le capitaine de la goélette reçut ordre de se rendre à Victoria pour remettre son navire aux autorités douanières de ce port, ce qu'il fit.

La cargaison fut vendue et l'argent provenant de cette vente fut déposé dans la Banque de la Colombie-Britannique en attendant le résultat de l'adjudication.

Un coup-d'œil sur la carte de l'océan Pacifique du nord démontrera que l'île Attou, étant la plus à l'ouest de la chaîne des Alléoutes, se trouve directement sur la route d'un navire revenant du voisinage de l'île Copper, en se rendant à Victoria.

Si le port visité par la Oscar & Hattie pour y faire de l'eau, eût été sur le côté sud de l'île, on n'aurait pu établir même l'ombre d'une contravention de la convention mais se trouvant sur le côté nord ou côté de la mer de Behring, il est par conséquent techniquement dans les limites maritimes déterminées par le *modus vivendi* et dans lesquelles il est interdit de tuer des phoques.

La présomption était contre le navire, parce que la loi stipulait que lorsqu'un navire britannique est trouvé dans les eaux interdites de la mer de Behring, il incombe au propriétaire ou au capitaine du navire de prouver par une preuve positive que le navire n'est pas là et n'est pas employé en contravention de l'Acte des pêcheries de phoques (mer de Behring), 54-55 Victoria, ch. 19, art. 1, par. 5.

De l'île Copper à l'île Attou il y a environ 186 milles. L'île Attou, tel qu'il est dit ci-dessus, est le point le plus à l'ouest du territoire des Etats-Unis, et se trouve à environ 600 milles des îles Pribyloff, où se trouvent les rookeries des phoques.

Les navires qui se rendent à la mer de Behring pour prendre des phoques y entrent ordinairement par la passe Unimak, qui est à 720 milles de l'île Attou mais à 200 milles seulement des îles Pribyloff, dont ils recherchent le voisinage pour faire la chasse aux phoques.

Le fait que ce navire revenait de localités où il avait légalement exercé son industrie, qu'il faisait le voyage à travers l'océan Pacifique du nord, et qu'il a été trouvé dans un port situé dans les limites interdites (techniquement parlant) pour prendre de l'eau aurait dû, croit-on, offrire une preuve *prima facie* d'une intention innocente plutôt que mauvaise, cette dernière intention ne pouvait être justifiée que par une interprétation forcée et mesquine de la convention internationale, et un mépris des droits et privilèges dès longtemps respectés des navires de prendre une provision d'eau.

Néanmoins le navire, son grément et tout ce qu'il y avait à bord furent condamnés pour contravention de l'acte, et les propriétaires furent condamnés à payer les frais, devant le juge en chef de la Colombie-Britannique, siégeant ès qualité de juge d'amirauté dans le district d'amirauté de la Colombie-Britannique.

Sur appel à la cour suprême du Canada il fut décidé que l'appel devait être permis avec frais, et que l'action en condamnation en amirauté devait être renvoyée avec dépens.

Renversant le jugement de la cour inférieure, il fut jugé qu'il y avait une preuve claire et positive que l'*Oscar & Hattie* était entré dans les eaux interdites au port de Gotzleb dans le seul but de prendre une provision d'eau pour son voyage de retour de l'île Copper à l'île Vancouver, et qu'au moment de la saisie il ne servait pas et n'était pas employé en contravention de l'acte.

Dans les raisons de son jugement, M. le juge Gwynne a dit :

" Cet appel, à mon avis, devrait être permis avec les dépens. L'admission que le navire a été pris dans les limites de la mer de Behring impose à l'appelant la charge de prouver que le navire n'avait pas servi et n'avait pas été employé à prendre

des phoques dans la mer de Behring; cette accusation a été complètement réfutée par le témoignage des officiers du navire, dont la véracité n'a pas été le plus légèrement mis en doute.

"La preuve a établi au delà de tout doute que le navire, presque immédiatement après être entré dans la mer sur le côté nord de l'une des iles Alléoutes, qui constituait la limite extrême sud dans laquelle il était entré pour prendre de l'eau, et à 200 milles de laquelle, comme la chose a été prouvée par des témoignages indépendants, il n'avait jamais été connu que des phoques eussent été pris ou aperçus.

"L'officier de la marine des Etats-Unis qui a saisi le navire et l'a livré aux autorités pour faire le procès, n'a nullement douté de la vérité de la déclaration du capitaine du navire lorsqu'il fut saisi, quant à l'objet pour lequel il était entré sur le côté nord de l'île plutôt que sur le côté sud, et pour lequel il était ainsi entré dans la mer de Behring, savoir, l'état du vent à ce moment là, et l'on s'étonne qu'il ait été saisi, ou qu'étant saisi, on lui ait fait subir un procès."

Une réclamation a été présentée au sujet de ce navire.

LE CAS DE LA "HENRIETTA."

Ce navire fut saisi par le croiseur des Etats-Unis *Yorktown* dans la mer de Behring le 4 septembre 1892, dans le 54° degré de latitude, et le 170° 35' de longitude ouest, à environ 60 milles de la terre.

On a dit qu'au moment de la saisie il y avait à bord 420 peaux de phoques pris dans la mer de Behring.

Il fut amené à Ounalaska, où des accusations furent portées contre lui pour de prétendues infractions des lois du revenu des Etats-Unis.

Le navire fut alors délivré au capitaine Hooper, du côtre du revenu des Etats-Unis *Corwin*, avec instruction de le conduire à Sitka et de le livrer aux autorités de la cour de district des Etats-Unis pour y subir son procès sur les accusations ci-dessus mentionnées, et dans le cas où il ne serait pas condamné sur ces chefs d'accusation de le remettre aux autorités britanniques à Victoria pour infraction des dispositions du *modus vivendi* de 1892.

Les faits sur lesquels était basée l'accusation d'infraction des lois douanières étaient, que quelque temps avant d'entrer dans la mer de Behring l'*Henrietta* s'était rendu dans la baie Tonki, dans l'île Afognak, pour réparer ses voiles et prendre de l'eau. Pendant qu'il était à cet endroit le capitaine transborda sur la goélette *Kate*, un navire appartenant au même propriétaire que l'*Henrietta*,—108 peaux de phoques—sa capture sur la côte. Aucune des autres goélettes trouvées au rendez-vous ne fut saisie pour des transbordements de même genre.

Le capitaine de la goélette a dit que les renseignements relatifs à cette goélette ont été obtenus de l'équipage après la saisie.

Il paraît que le navire a été retenu pendant au moins six mois pour attendre son procès, qui n'a jamais eu lieu, sur l'accusation de contravention aux lois du revenu.

Si le navire a été saisi pour contravention aux lois douanières, il a dû l'être en vertu de l'article 2867 des statuts revisés, qui se lit comme suit:

"Si après l'arrivée d'un navire chargé de marchandises et à destination des Etats-Unis, dans les limites d'un district de perception ou à moins de quatre lieues de la côte, aucune partie de la cargaison de ce navire est déchargée pour aucun objet quelconque avant que ce navire soit arrivé à l'endroit convenable pour le déchargement de la cargaison ou d'une partie de la cargaison, et n'ait été régulièrement autorisé par l'officier de douane qu'il appartient à la décharger, le capitaine de ce navire et le second ou autre personne commandant en sous-ordre, seront respectivement passible, d'une pénalité de $1,000 pour chaque offense, et les marchandises ainsi déchargées seront confisquées, excepté dans le cas de quelque accident inévitable, de nécessité ou de violence de temps."

* * * * * *

La saisie de l'*Henrietta*, à 60 milles de la terre, ne peut donc trouver de justification dans l'article de la loi ci-dessus cité.

Même si le navire eût été saisi dans la limite de quatre lieues prescrite par la loi, cet article décrète qu'il sera nécessaire que le navire soit "à destination des Etats-Unis", ce qu'on n'a nullement essayé d'établir.

Mais supposant qu'une semblable saisie peut être appuyée sur la loi, et qu'elle ait réellement été faite dans la limite des quatre lieues marines, on ne pourrait admettre que la simple assertion de cette juridiction extraordinaire de la part des Etats-Unis, peut en aucune manière rendre un navire étranger passible d'intervention au delà de la limite ordinaire de trois milles, sans une convention spéciale entre les différentes puissances intéressées.

Il est donc difficile de concevoir pour quelles raisons la cour de district à Sitka pourrait réclamer juridiction en cette affaire.

Donc la conclusion qu'il faut tirer, c'est que la saisie ne pouvait être justifiée qu'en vertu de la convention du *modus vivendi* entre les deux gouvernements, excluant tous les navires de pêche aux phoques des deux nations de ce qu'on a appelé la moitié américaine de la mer de Behring, ou en d'autres termes, cette partie de la mer en question située à l'est de la ligne de démarcation désignée dans le traité de cession de 1867 entre les Etats-Unis et la Russie.

Même en vertu de cette convention, la saisie ne peut se faire qu'à la condition que le navire soit livré immédiatement aux autorités britanniques, qui seules avaient le droit de faire le procès et d'imposer la pénalité.

Cette condition insurmontable a été complètement ignorée, puisqu'il est prouvé que le navire a été retenu à Sitka pendant plus de six mois avant qu'on eût montré aucune disposition dans ce sens, et alors seulement après des représentations, et durant cette période de temps l'accusation d'infraction de l'acte des douanes paraît avoir été renvoyée.

La détention du navire était donc illégale, parce que :

Il aurait dû être livré aux autorités britanniques pour adjudication.

Une saisie pratiquée en dehors de la juridiction territoriale des Etats-Unis, pour contravention de la loi municipale, ne peut conférer aucune juridiction aux tribunaux des Etats-Unis. On revendique une juridiction qui, dans l'intention de la loi des nations, ne peut être réclamée contre des navires étrangers.

En septembre 1893, le gouvernement des Etats-Unis consentit à relâcher le navire, et demanda s'il devait être envoyé à Victoria ou remis à son capitaine. On lui laissa le choix, et le navire fut remis au capitaine à Sitka.

On apprit subséquemment que certaines difficultés s'étaient élevées entre les propriétaires et le capitaine, qui s'était rendu à Victoria pendant que son navire était retenu à Sitka.

Il paraît que son action en recevant le navire était une violation expresse des instructions qui lui avaient été données avant son départ de Victoria.

Les propriétaires l'informèrent qu'ils n'accepteraient pas le navire et la cargaison à Sitka dans leur état d'alors, et ils prétendirent qu'il n'avait aucune autorisation d'agir pour eux dans cette affaire.

Le percepteur des douanes à Victoria fit rapport que le 17 février 1894, l'*Henrietta* était arrivée dans ce port venant directement de Sitka, Alaska, sous les ordres du capitaine qui avait la charge du navire lorsqu'il fut arrêté dans la mer de Behring en 1892.

Le capitaine déclara que le navire lui avait été délivré par les autorités à Sitka, ainsi que 420 peaux de phoques, et, qu'en en prenant possession il avait hypothéqué 105 peaux pour pouvoir se procurer des voiles et des provisions pour son voyage de retour à Victora.

Dans l'intervalle, à cause du traitement irrégulier du navire, comme il a été expliqué plus haut, une réclamation avait été produite contre les Etats-Unis au sujet du navire et de la cargaison, et comme les propriétaires prétendaient que le capitaine avait accepté le navire à Sitka en opposition directe de leurs désirs et instructions, le percepteur fit rapport qu'il ne savait pas qu'ils eussent aucun intérêt à son retour.

Comme le navire avait été délivré au capitaine et non pas remis dans le but de le confisquer en faveur des autorités britanniques pour infraction du *modus vivendi* en vertu duquel seul des procédures auraient pu être instituées contre lui, le gouver-

nement de Sa Majesté ne prit aucune mesure dans ce sens, interprétant le fait qu'on avait permis au capitaine de recevoir le navire, comme un désistement réel de toute réclamation pour une prétendue contravention du *modus vivendi.* La réclamation d'indemnité de la part des propriétaires fut donc ajoutée à celles présentées au gouvernement des Etats-Unis à l'égard de la question de la mer de Behring.

On a considéré que bien que le capitaine ait pu agir sans autorisation en recevant le navire, il était cependant ostensiblement la seule personne en état d'en prendre charge, et la question entre les propriétaires et le patron n'était pas une question qui demandât l'action du gouvernement.

Il fut donc décidé que vu que le navire était revenu à Victoria, la réclamation devrait en conséquence être réduite à la dépréciation et à la perte ou frais causés par les procédures irrégulières.

LE CAS DU "WINNIFRED".

Ce navire fut saisi par un croiseur des Etats-Unis dans la mer de Behring, pour une prétendue contravention du *modus vivendi* dans la mer de Behring en 1891.

On apprit que le 1er mars 1894 le juge de la cour de district des Etats-Unis à l'Alaska rendit un jugement condamnant la goélette à la confiscation en faveur des Etats-Unis.

Tout ce qu'on savait de la cause, cependant, était fondé sur une rumeur.

Le gouvernement de Sa Majesté pria le gouvernement des Etats-Unis de fournir un exposé des faits relatifs à cette affaire, mais comme à cette époque ce dernier n'avait pas de renseignements sur le sujet il pria les autorités à Sitka de faire un rapport sur les faits.

Ce rapport n'a pas encore été reçu.

D'après ce qu'on connaît des faits, cependant, ce cas paraît être semblable à celui de l'*Henrietta*, en ce qui concerne l'application du *modus vivendi.* Donc les remarques faites sous ce titre s'appliquent avec la même force, et il semble que ce navire a été traité d'une manière irrégulière et injustifiable.

Le gouvernement des Etats Unis annonce maintenant que le navire est aujourd'hui en si mauvais état—si non tout à fait incapable de tenir la mer, qu'il est impossible de le délivrer pour lui faire son procès devant un tribunal britannique conformément aux termes du *modus vivendi.* Une réclamation au sujet de ce navire a été incluse avec celles déjà existantes contre le gouvernement des Etats-Unis.

PARTIE II.—CONVENTION ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE ET LA RUSSIE AU SUJET DES PÊCHERIES DE PHOQUES DANS L'OCÉAN PACIFIQUE DU NORD.

Sous le titre de "Pêche du phoque pélagique", ce sujet a été traité dans le rapport de 1893.

Le texte de la convention et de la loi destinée à lui donner effet a été cité.

Une liste des navires saisis en vertu de cette convention en 1893, indiquant le lieu et l'époque de la saisie, était aussi incluse.

Les causes contre les navires étaient alors pendantes à Yokohama et à Victoria, respectivement.

Une courte revue des jugements dans ces causes pourrait intéresser.

GOÉLETTE "AINOKO".

Ayant été saisi par les autorités russes, ce navire, comme les autres, reçut ordre de se rendre à Yokohama, Japon, pour adjudication ; mais l'équipage, se composant

principalement de sauvages, refusa de s'y rendre, et le capitaine fit en conséquence voile vers Victoria.

Le savant juge trouva que le navire avait été entraîné dans la zone interdite par une série de bourrasques et un courant dont le patron ignorait l'existence. En conséquence il y resta inconsciemment pendant quatre jours avant la saisie du navire dans le voisinage de l'île Copper.

Il fut jugé que les circonstances annulaient la présomption de la loi qui était contre le patron, parce qu'il se trouvait en dedans de la zone interdite, " monté, armé et équipé pour tuer ou prendre ou essayer de tuer ou prendre des phoques".

La cour reconnut aussi que le capitaine avait tout le temps agi de bonne foi, et n'avait pas varié dans ses déclarations, du commencement à la fin. On décida que l'apparition de la goélette à un endroit à 16 milles au sud-ouest de l'île Copper était parfaitement expliquée, et la présomption contre le capitaine du navire fut renvoyée.

La cour a été satisfaite de l'explication du capitaine de s'être rendu à Victoria au lieu d'aller à Yokohama, comme il en avait reçu instruction.

Le jugement a été donné en faveur du navire, chaque partie payant ses frais.

GOÉLETTE "MAUDS".

Conformément aux ordres de l'officier qui a fait la saisie, le capitaine de ce navire se rendit directement à Yokohama, où le procès eut lieu.

Dans son résumé le savant juge mentionna le fait qu'en vertu du paragraphe 6 de la loi, il incombait au capitaine de prouver que son navire, n'était pas, de fait, à l'époque et à l'endroit en question, " employé et ne servait pas en contravention de l'acte".

La preuve qu'aucune peau de phoque n'a été prise dans la zone de 30 milles a été jugée suffisante, et la cour fit une enquête sur la présomption que le navire, à l'endroit où il a été trouvé, poursuivait des phoques.

L'explication que par suite d'une erreur dans son chronomètre le capitaine a été induit en erreur sur sa position exacte, a été acceptée comme prouvée, ainsi que le fait que le navire était à cette époque, en allant d'un point à un autre, à un endroit où il avait parfaitement le droit de se trouver.

Le juge a exprimé l'opinion que même si le navire faisait réellement la chasse dans de telles circonstances, il était douteux si par une erreur de *bonne foi* on pouvait considérer cela, proprement parlant, comme une contravention de la loi. Il ajouta "Ce serait certainement très dur, si c'est une saine interprétation de la loi."

Il fut donc décidé: " Ayant ainsi étudié la question au long, comme je crois à propos de le faire dans les circonstances,—il paraît évident qu'il n'y a aucun conflit réel entre la déclaration du capitaine et la preuve documentaire de l'autre côté. De plus, comme je suis bien convaincu de sa véracité et j'ajouterai, de sa bonne foi d'un bout à l'autre, je me prononce en faveur du navire et je renvoie la pétition."

Ayant réglé ce côté de la question, il restait la contre-réclamation du défendeur pour dommages.

La cour considéra que la contre-réclamation n'était nullement fondée, et elle fut en conséquence renvoyée, chaque partie payant ses frais.

GOELETTE " ARCTIC " (DE SHANGHAI).

Ce navire, bien qu'une goélette à voiles britannique, n'appartient pas à la flotte canadienne. Elle fut saisie par les autorités russes en vertu de la convention de 1893. La cause a été entendue à Yokohama.

Le juge jugea qu'une fois qu'il a été établi que le navire se trouvait dans la zone de 30 milles, la position n'est plus la même et il devient alors du devoir du défendeur de convaincre la cour que son navire n'était pas à ce moment " employé ou ne servait pas en contravention de l'acte".

On avait insisté pour traiter sa seule présence dans la zone, équipé pour la chasse au phoque, comme une preuve ou une présomption de preuve qu'il faisait alors la chasse aux phoques.

Le juge croyait qu'on pouvait répondre que les circonstances rendaient alors la chasse aux phoques impossible.

Le navire était là à la recherche de ses bateaux et de ses chasseurs qui étaient perdus, et que le temps était tel qu'il ne pouvait faire la chasse.

La cour était convaincue que le défendeur n'avait pas été occupé en contravention de la loi, et la cause tomba à plat.

La contre-réclamation pour dommages a aussi été renvoyée, chaque partie payant ses propres frais.

GOÉLETTE "WORLOCK".

Comme il a été expliqué dans le rapport de l'an dernier, ce cas n'est pas une saisie réelle. Lorsque le capitaine du navire se rapporta au consul de Sa Majesté à Yokohama, ses papiers lui furent remis, aucune accusation n'ayant été portée contre le navire justifiant une poursuite.

Des représentations relatives à l'action des autorités russes au sujet de ce navire furent transmises et le gouvernement de Sa Majesté décida que dans les circonstances la cause ne demandait pas de nouvelles représentations.

LA GOÉLETTE "MINNIE".

Ce navire est le seul des cinq navires qui ont été condamnés. Il a subi son procès à Victoria, Colombie-Britannique.

La cour jugea que la présomption contre le navire n'avait pas été détruite.

Le savant juge a dit: "La leçon qu'enseigne cette loi n'est pas encore apprise, et le cas actuel est un cas dans lequel, à cause de l'absence totale de bonne foi chez le défendeur du commencement à la fin, il est devenu du devoir de la cour d'appliquer rigoureusement les dispositions de la loi".

Dans chaque cas, ces navires ont été arrêtés simplement parce qu'ils ont été trouvés dans les limites de la zone désignée dans la convention conclue entre les deux pouvoirs.

On peut considérer comme heureux pour les navires qui ont été acquittés que les circonstances étaient telles qu'elles ont justifié l'opinion des cours respectives que la présomption soulevée contre eux par la loi avait été écartée.

Si tel n'avait pas été le cas, quelque innocents de mauvaise intention ou quelque ignorants qu'ils fussent de la position réelle, il paraîtrait qu'il n'y aurait pas eu d'autre alternative de la part de la cour que de condamner les navires en vertu de la loi promulguée pour mettre en vigueur la convention.

Dans le cas de la *Minnie* il a été prouvé qu'elle avait réellement commis une infraction de la convention, mais elle a été condamnée simplement à cause de l'absence d'une preuve suffisante d'innocente intention pour écarter la présomption créée par sa présence dans la zone Interdite, ce qui constituait *prima facie* une cause d'action contre elle.

LE RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION.

De bonne heure en janvier 1894, le gouvernement canadien reçut une information officielle à l'effet que le gouvernement de Sa Majesté avait fait des arrangements avec le gouvernement russe en vue du renouvellement de la convention pourvoyant à des zones protectrices pour les pêcheries de phoques, jusqu'à nouvel avis, avec l'entente que les navires des Etats-Unis d'Amérique seraient soumis aux mêmes restrictions.

Cet arrangement, donc, comportait la prohibition de la chasse aux phoques dans les limites d'une zone de 10 milles marins le long des côtes russes et d'une zone de

30 milles marins autour des îles du Commandeur, dans l'océan Pacifique du Nord proprement dit, et la mer de Behring, et de l'île Tulenew ou Robben, dans la mer d'Okhotsk.

Comme concession compensatrice, le gouvernement russe convint de limiter à 30,000 par année le nombre de phoques tués sur les îles.

Après avoir été mis au courant de cette décision pour le renouvellement de la convention, le percepteur des douanes au port de Victoria, Colombie-Britannique, fit rapport qu'il avait publié l'information de toutes les manières possibles, mais que 29 goélettes de pêche aux phoques avaient déjà mis à la voile pour la côte japonaise. L'avis suivant fut publié dans la *Gazette du Canada*:

"AVIS AUX PÊCHEURS DE PHOQUES.

"AVIS PUBLIC est par les présentes donné que le gouvernement de Sa Majesté Britannique a fait un arrangement avec le gouvernement impérial russe en vue du renouvellement jusqu'à nouvel avis, de la convention provisoire de 1893, pourvoyant à une zone de protection de 30 milles autour des îles du Commandeur, dans l'océan Pacifique du nord, et de l'île Tulenew ou Robben.

"Tous les pêcheurs de phoques trouvés dans ces limites sont passibles de saisie par les vaisseaux de Sa Majesté, ou par ceux du gouvernement impérial russe."

ARRÊTÉ DU CONSEIL RELATIF À LA PÊCHE DU PHOQUE DANS L'OCÉAN PACIFIQUE DU NORD, 1894.

L'arrêté impérial en conseil donnant effet au renouvellement de la convention a été publié dans la *Gazette du Canada* du 24 avril 1894, comme suit :

Extrait de la " Gazette de Londres " du mardi, 30 *janvier* 1894.

Chateau d'Osborne, Ile de Wright, le 29e jour de janvier 1894.

PRÉSENTS :

Sa Très Excellente Majesté la REINE.
Lord Steward,
Sir William Vernon Harcourt,
Sir Henry Ponsonby,
Sir John Cowell,
Sir Philip Currie,

Attendu que par l' " Acte concernant la chasse aux phoques (Pacifique nord) 1893", il est statué que Sa Majesté en conseil pourra, par arrêté du conseil, défendre pendant la période spécifiée par l'arrêté, la prise de phoques par des navires britanniques, dans telles parties des mers spécifiées dans l'arrêté auxquelles s'applique le dit acte ; et que dans le but de mettre en vigueur un arrangement conclu avec tout Etat étranger, un arrêté du conseil peut établir que les officiers de cet Etat qui sont spécifiés dans l'arrêté pourront exercer les mêmes pouvoirs en vertu de l'acte que ceux exercés par un officier commissionné en activité de service dans la marine de Sa Majesté par rapport à un navire britannique et ses équipement, équipage et certificat ; et que cet arrêté pourra contenir toutes limitations, conditions, modifications et exceptions que Sa Majesté jugera à propos pour faire exécuter le dit acte;

Et attendu que le dit acte s'applique aux mers dans cette partie de l'océan Pacifique appelée mer de Behring, et dans les limites de telles autres parties de l'océan Pacifique nord qui sont situées au nord du quarante-deuxième parallèle de latitude nord ;

Et attendu qu'un arrangement a été conclu entre Sa Majesté Britannique et Sa Majesté l'Empereur de Russie, par lequel les vaisseaux anglais engagés dans la

chasse aux phoques dans telles partie des dites mers qui sont ci-après spécifiées, pourront être saisis par les croiseurs russes :

Et attendu qu'un arrêté du conseil intitulé " arrêté du conseil relatif à la pêche du phoque dans l'océan Pacifique du nord, 1893 ", a été rendu le quatrième jour de juillet mil huit cent quatre-vingt-treize, prohibant la capture du phoque par des navires britanniques dans les zones ci-dessus décrites jusqu'au premier jour de janvier mil huit cent quatre-vingt-quatorze.

Sachez donc qu'il plaît à Sa Majesté, par et avec l'avis de son Conseil privé et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'acte précité, et de tous autres pouvoirs l'autorisant à cet effet, ordonner, et il est par le présent ordonné ce qui suit:—

1. Dès et à compter de la date du présent arrêté et jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement par Sa Majesté en conseil, la prise de phoques par les vaisseaux anglais est par les présentes défendue dans telles parties des mers auxquelles s'applique l'acte précité, qui sont comprises dans les zones suivantes, savoir :

(1.) Une zone de dix milles marins sur toutes les côtes russes de la mer de Behring et de l'océan Pacifique du Nord, et

(2.) Une zone de trente milles marins autour des îles Komandorsky et Tulenew (île Robben).

2. Les pouvoirs qui, en vertu de l'acte précité, peuvent être exercés par un officier commissionné en activité de service dans la marine de Sa Majesté, pourront être exercés par le capitaine ou autre officier commandant un navire de guerre de Sa Majesté Impériale l'Empereur de Russie, au sujet d'un vaisseau anglais et ses équipement, équipage et certificat.

3. Le présent arrêté pourra être cité sous le titre " Arrêté du conseil concernant la chasse aux phoques (Pacifique du Nord), 1894".

C. L. PEEL.

Des arrangements ont été faits par le gouvernement de Sa Majesté pour promulguer le renouvellement par l'entremise des consuls de Sa Majesté au Japon, surtout à Yokohama et à Hakodate, où les navires de pêche aux phoques font ordinairement escale.

Dans l'intervalle, des négociations eurent lieu entre la Russie et les Etats-Unis, aux cours desquelles la convention suivante fut conclue:

CONVENTION entre le gouvernement des Etats-Unis et le gouvernement impérial de la Russie pour un *modus vivendi* relatif aux pêcheries du phoque dans la mer de Behring et l'océan Pacifique du Nord.

Dans le but d'éviter des différends et des disputes touchant la capture des phoques à fourrures dans les eaux de la mer de Behring et l'océan Pacifique du Nord, et pour aider à la conservation des phoques, le gouvernement des Etats-Unis et le gouvernement impérial de la Russie ont conclu la convention provisoire suivante avec l'entente qu'elle ne créera pas un précédent pour l'avenir, et que les parties contractantes se réservent mutuellement leur entière liberté de choisir à l'avenir les mesures qu'elles jugeront les meilleures à adopter pour la conservation de l'espèce des phoques, soit au moyen de zones prohibitives, ou par l'interdiction complète de la chasse au phoque pélagique, ou par des règlements convenables concernant la chasse du phoque sur la haute mer.

1. Le gouvernement des Etats-Unis défendra aux citoyens des Etats-Unis de chasser le phoque à fourrure dans une zone de 10 milles marins le long des côtes russes de la mer de Behring et de l'océan Pacifique du Nord, de même que dans une zone de 30 milles marins autour des îles du Commandeur et de l'île Tulenew (Robben), et fera promptement tous ses efforts pour assurer l'observance de cette interdiction par les citoyens et les navires des Etats-Unis.

2. Les officiers de la marine russe ou autres officiers commissionnés par la Russie pourront saisir et retenir les navires des Etats-Unis qui feront la chasse au phoque dans les zones ci-dessus nommées en dehors des eaux territoriales de la Russie, mais ces navires seront remis aussitôt que possible aux officiers de la marine ou autres officiers autorisés des Etats-Unis ou aux autorités américaines les

plus proches. En cas d'empêchement ou de difficultés à le faire, le commandant du côtre russe pourra se contenter de saisir les papiers de bord du navire en faute afin de les remettre à un officier de la marine ou autre officier autorisé des Etats-Unis, ou de les transmettre aux autorités américaines les plus proches à la première occasion.

3. Le gouvernement des Etats-Unis s'engage à faire subir devant les tribunaux ordinaires, avec toute garantie nécessaire pour la défense, un procès à tous les navires des Etats-Unis qui pourront être saisis, ou à transmettre les papiers du navire qui pourront être pris, tel que ci-dessus prescrit, pour la raison qu'ils ont fait la chasse aux phoques à fourrures dans les zones interdites en dehors des eaux territoriales de la Russie comme susdit.

4. Le gouvernement impérial russe limitera à 30,000 le nombre des phoques qui pourront être tués pendant l'année 1894, sur les côtes des îles Komandorsky (du Commandeur) et Tulenew (Robben).

5. La présente convention n'aura aucun effet rétroactif relativement à la saisie d'aucun navire de pêche aux phoques américain par un officier de la marine ou autre officier autorisé de la Russie, antérieurement à la conclusion de la présente.

6. La présente convention étant destinée à servir de simple expédient provisoire pour faire face aux circonstances existantes, pourra être terminée à volonté par l'une ou l'autre partie.

En foi de quoi, nous, Walter Q. Gresham, secrétaire d'Etat des Etats-Unis, et le prince Grégoire Cantecuzene, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, avons, au nom de nos gouvernements respectifs, signé et scellé cette convention en double, dans les langues anglaise et française, en la cité de Washington, ce 4 mai (22 avril) 1894.

(Signé) WALTER Q. GRESHAM, [L.S.]
" PRINCE CANTECUZENE, [L.S.]

On rapporte que les navires qui ont fait cette année des opérations dans le voisinage des îles russes, se sont tenus bien en dehors de la zone de protection, exerçant surtout leur industrie à environ 100 milles au sud-est de l'île Copper. En conséquence les opérations de la présente année ont été marquées par une absence presque totale d'intervention de la part des autorités russes auprès de la flotte de pêche aux phoques canadienne.

Le seul cas rapporté a été celui d'un bateau de pêche de la goélette *May Belle*, de Victoria, C.-B., monté par Joseph Morrell, Charles K. Leclaire et James Costin, qui perdit le navire dans le brouillard, et après être resté dehors toute la nuit et n'ayant pas trouvé la goélette le lendemain-matin, les occupants craignant une tempête, qui menaçait, mirent le cap sur la côte de l'île Copper pour s'abriter. Ils furent découverts et arrêtés juste au moment de débarquer.

Le bateau et son équipement furent retenus à l'île Copper, et les trois hommes furent amenés à Petropaulovski, sur la terre ferme de Kamtschatka, où, après une détention de 32 jours, ils furent mis à bord du vaisseau de Sa Majesté *Daphné*, conduits à Yokohama, Japon, et livrés au consul de Sa Majesté dans ce port.

Ils furent emprisonnés mais relâchés environ quatre heures après, et le consul les informa que l'accusation portée contre eux n'était pas suffisante pour justifier leur détention. En conséquence, le consul de Sa Majesjé les envoya à Victoria, C.-B., par le steamer du chemin de fer du Pacifique canadien, et ils y arrivèrent le 20 novembre 1894.

Des réclamations d'indemnités furent présentées par ces gens et par les propriétaires du bateau de pêche, et des représentations furent faites au gouvernement de Sa Majesté sur le sujet.

REMARQUES SUR LA LÉGISLATION DONNANT EFFET À LA CONVENTION.

De même que dans la loi destinée à donner effet à la sentence du tribunal d'arbitrage, la loi promulguée en vertu de cette convention, semble de fait étendre les prohibitions qui y sont stipulées.

Il a été démontré que bien qu'il n'y ait eu condamnation que dans un seul cas de saisie de navires en vertu de la convention de 1893, cependant la campagne de chacun de ces navires a été brisée, et ils ont été forcés de subir les frais d'un procès et de la preuve de l'innocence d'intention, sans avoir aucun recours quelconque.

Par la convention avec la Russie, la Grande-Bretagne s'engage:

1. D'empêcher, durant le temps spécifié, ses sujets *de tuer ou chasser le phoque dans certaines zones.*

2. Les navires britanniques *qui auront fait la chasse au phoque dans ces zones*, en dehors des eaux territoriales russes, pourront être saisis par les côtres russes et remis aux autorités britanniques.

3. De faire subir un procès aux navires britanniques qui pourront être saisis *pour avoir chassé le phoque dans les zones prohibées.*

Cette convention est faite sans préjudice aux droits et position de l'une ou l'autre puissance.

Donc on peut dire que la seule offense, en vertu de la convention, et la seule qui paraisse avoir été prévue par ses termes, est *de tuer, prendre, chasser ou essayer de tuer, prendre, ou chasser le phoque dans les zones spécifiées.*

Le droit de passage ou tout autre droit que possède un navire britannique sur la haute mer, n'était aucunement en question.

Les instructions de l'amirauté aux navires de Sa Majesté pour leur gouverne en vertu de la convention, commençaient par expliquer que les croiseurs britanniques devaient coopérer avec les vaisseaux de la marine russe pour empêcher les personnes appartenant aux navires britanniques de *tuer* ou *chasser les phoques* durant la période et dans les limites des zones spécifiées.

L'article 2 dit: "Les navires britanniques qui pourraient probablement être affectés devraient être avertis qu'ils seront exposés à être arrêtés si on les *trouve occupés à tuer ou à chasser les phoques dans ces zones.*"

Tandis que l'article 3 dit: "Si une personne appartenant à un navire britannique tue, prend, chasse ou essaie de tuer ou prendre aucun phoque durant la période et dans les zones spécifiées, ou si un navire britannique ou son équipement ou son équipage est employé à tuer, prendre, chasser des phoques, ou essaye de le faire, un côtre britannique ou un côtre russe pourra arrêter et examiner le navire."

L'article 4 stipule que lorsqu'un commandant arrête et examine un navire, il devra préparer une déclaration par écrit pour servir de preuve.

L'article 5 dit que si l'officier décide de saisir le navire, il le conduira ou l'enverra à l'un des ports spécifiés pour adjudication, Yokohama étant considéré comme étant ordinairement le plus commode. L'article 8 a trait aux devoirs d'un côtre russe autorisé à arrêter et examiner un navire britannique, de le remettre à l'autorité britannique.

Jusque-là les pouvoirs conférés aux commandants britanniques et russes semblent se conformer aux obligations en vertu de la convention, car bien qu'un navire puisse être arrêté et examiné, il paraîtrait cependant qu'on ne peut le faire que dans le cas où le navire, son équipement ou son équipage a servi ou sert ou est employé à tuer, prendre, chasser le phoque, ou essaie de le faire, durant la période et dans les limites respectivement spécifiées.

L'acte impérial "de la pêche aux phoques (acte du Pacifique du Nord), 1893", pourrait maintenant être examiné.

L'unique objet de cet acte est de donner effet à la convention conclue entre les deux puissances. Après avoir pourvu à un arrêté du conseil, il dit:

(*a.*) Nulle personne appartenant à un navire britannique ne tuera, ne prendra, ni ne chassera, ni n'essayera de tuer ou prendre, aucun phoque durant la période et dans les mers spécifiées par l'arrêté; et

(*b.*) Nul navire britannique ni aucune partie de son équipement ou de son équipage ne servira ni ne sera employé à tuer, prendre ou chasser ces animaux, ni à essayer de le faire.

Il est pourvu à des pénalités pour ces offenses spécifiques et elles paraîtraient constituer les seules offenses reconnues par les termes de la convention.

Mais l'acte va plus loin en autant que le paragraphe 4 de l'article 1 décrète:

(4.) Tout officier commissionné en activité de service dans la marine de Sa Majesté la reine aura le pouvoir, durant la période et dans les mers spécifiées par l'arrêté, d'arrêter et d'examiner tout navire britannique, et de le détenir ainsi que toute partie de son équipement ou qui que ce soit de son équipage, s'il croit que le navire sert ou est employé ou se prépare à servir ou à être employé en contravention au présent acte.

Un pouvoir semblable est conféré aux officiers russes. En consultant l'arrêté du conseil impérial ci-dessus cité comme donnant effet au renouvellement de la convention pour 1894, on verra que l'article 2 dit que les officiers russes pourront exercer les mêmes pouvoirs en vertu de l'acte cité, que ceux conférés aux officiers de Sa Majesté.

Le paragraphe 6 de l'article 1 de l'acte peut être cité comme suit:

(6.) Si, durant la période et dans les mers désignées dans l'arrêté, un navire britannique est trouvé *ayant à son bord des engins de pêche ou de chasse ou des peaux ou des carcasses de phoques*, il incombera au propriétaire ou capitaine de ce navire de prouver que le navire n'était pas employé ou engagé en contravention au présent acte.

L'effet à longue portée de ces deux dernières dispositions peut ne pas apparaître à première vue.

Il doit être évident que d'après la nature même des choses, tout navire équipé pour un voyage de chasse aux phoques peut être considéré non seulement comme se préparant, mais être en tout temps et en toutes circonstances prêt à prendre des phoques.

On prétend cependant que tant qu'il n'a pas pris de phoques d'une manière illégale ou dans les zones protégées, il ne devrait pas être passible, et aucune offense ne devrait lui être imputée.

Les navires sont régulièrement inscrits à la douane et reçoivent une licence pour le seul objet de faire un voyage de chasse aux phoques dans l'océan Pacifique du Nord.

Ils sont montés et équipés en conséquence, et parmi leur équipement se trouvent nécessairement tous les engins voulus pour l'exercice de leur industrie.

On présume qu'il ne peut y avoir le moindre doute que ces navires, de même que tous les autres navires britanniques, peuvent se trouver légalement dans les zones de protection pour d'autres objets que ceux prohibés par la convention, ou par la législation qui s'y rattache, et le fait que ce sont des navires de pêche aux phoques ne diminue nullement leur droit de passer à travers la zone en allant ou en revenant d'endroits où les opérations pour lesquelles ils ont une licence, ne sont limitées par aucune loi ou aucun règlement.

La loi impose au capitaine du navire la charge de prouver son innocence dans le cas où les engins nécessaires à son voyage, des peaux de phoques ou des carcasses de phoques sont trouvés à bord, mais cela ne peut se faire que devant la cour et après que la saisie a été pratiquée et son voyage interrompu, si même cela peut se prouver.

En tout temps et dans toute localité au cours de son voyage entre l'Amérique et l'Asie et au retour, tout navire de pêche au phoque doit nécessairement et légitimement avoir à bord toutes ou la plus grande partie de ces choses qui sont absolument nécessaires pour son industrie.

Donc il semblerait que ce soit commettre quelques exactions que d'imposer cette preuve au patron, lorsque la possession de ces articles même à cette époque et dans les limites, ne constitue pas une offense contre la convention faite avec la Russie.

Ces remarques traitent de quelques-uns des effets de la législation sur l'industrie de la pêche du phoque, mais il y a un aspect de la question qu'on pourrait dire être d'une importance infiniment plus vitale lorsqu'on l'étudie au point de vue du principe qu'entraîne l'admission du droit de recherche dans tous les navires portant le drapeau britannique dans les eaux affectées par la convention, sur un simple soupçon.

R. N. VENNING.

ANNEXE Nº 6.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Quartier n° 1.—Comprenant les quatre comtés de l'île du Cap-Breton.

Inspecteur, A. C. Bertram, Sydney-Nord, C.-B.

Quartier n° 2.—Comprenant les comtés de Cumberland, Colchester, Pictou, Antigonish, Guysboro', Halifax et Hants.

Inspecteur, Robert Hockin, Pictou.

Quartier n° 3.—Comprenant les comtés de King, Annapolis, Digby, Yarmouth, Shelburne, Queen et Lunenburg.

Inspecteur, J. R. Kinney, Yarmouth.

QUARTIER N° 1.

RAPPORT ANNUEL SUR LES PÊCHES DU CAP-BRETON, COMPRENANT LES COMTÉS DE CAP-BRETON, INVERNESS, RICHMOND ET VICTORIA.

SYDNEY-NORD, C.-B., 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les pêcheries de l'île du Cap-Breton pour l'année 1894; il est accompagné d'un résumé des rapports des gardes-pêche, des relevés statistiques des différents comtés de l'île, et des tableaux comparatifs ordinaires.

Voici quelles ont été les valeurs totales des produits de la pêche dans l'île du Cap-Breton depuis 1890 jusqu'à la fin de 1894:—

Année.	Valeur des produits.
1891	$ 1,086,721 90
1892	1,047,042 35
1893	1,072,414 89
1894	1,177,453 55

Ces chiffres font voir qu'il y a une notable augmentation dans la valeur des pêches sur chacune des quatre années précédentes; le surplus sur 1893 atteint même $105,038.66. Cet accroissement, cependant, ne s'applique pas à l'île entière, mais seulement aux comtés de Cap-Breton, de Richmond et de Victoria. Le comté d'Inverness, d'ordinaire si fécond, accuse une diminution de $32,481.26 qui s'est produite dans les principales pêches de la morue, du saumon, du maquereau et du homard; le hareng seul a fait exception et donné une augmentation. Le tableau

suivant fera voir plus clairement les augmentations et diminutions produites dans chaque comté :—

Comté.	Valeur.		Augmentation.	Diminution.
	1893.	1894.		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Cap-Breton	182,705 21	230,946 61	48,241 40	....
Inverness	357,753 83	325,272 57	....	32,481 26
Richmond	369,629 89	432,492 32	62,862 43	....
Victoria	162,325 96	188,742 05	26,416 09	....
	1,072,414 89	1,177,453 55	137,519 92	....
Augmentation	....	....	105,038 66	

La diminution, dans le comté d'Inverness, se borne en grande partie aux districts de Margaree et de Chéticamp, où les relevés démontrent une moins-value marquée en fait de morue et de saumon. Les causes qui ont amené un décroissement dans ces deux importants facteurs de l'industrie piscicole sont variées, mais la principale, dans le cas de la morue, peut être assignée à la rareté du poisson sur les bancs et à la rareté de la boitte. La diminution du saumon, à Chéticamp et Margaree, est due au mauvais temps qui régnait lorsque le poisson est venu sur la côte. Toute la saison de pêche durant, des tempêtes ont fait des dégâts considérables parmi les rets à mailler tendus sur la côte exposée de Margaree.

Le tableau suivant fait voir qu'il y a eu une augmentation de 17 navires, 77 bateaux de pêche, et de 708 hommes sur les nombres de l'année dernière :—

Comtés.	Hommes.		Navires.		Bateaux.	
	1893.	1894.	1893.	1894.	1893.	1894.
Cap-Breton	1,630	1,553	8	11	846	818
Inverness	1,936	2,196	12	17	785	808
Richmond	2,070	2,434	68	75	1 283	1,305
Victoria	1,288	1,449	2	4	795	845
	6,924	7,632	90	107	3,709	3,776

Cette augmentation de navires et de bateaux est attribuable en grande partie à la prime de pêche et au fait que les pêcheurs qui vont au large réussissent mieux que ceux qui exercent le métier sur la côte. Autrefois les bateaux dont se servaient les pêcheurs étaient de petite dimension, et il en résultait qu'une grande partie de ces derniers ne pouvaient aller pêcher en dehors des baies et des havres. De plus, ces bateaux étaient trop petits pour que leurs propriétaires pussent avoir droit à la prime. De là le remplacement de ces petits bateaux par de plus grands. L'augmentation de la prime accordée aux navires de pêche il y a trois ans a eu pour effet d'encourager les pêcheurs à construire des embarcations avec lesquelles ils peuvent aller faire la pêche de la morue en eau profonde. En certaines saisons la morue ne vient pas sur les bancs de la côte, mais reste hors l'atteinte des bateaux. C'est ici que les pêcheurs en navires ont un avantage sur les pêcheurs en bateaux.

MAQUEREAU.

Il est malheureux que l'on laisse les navires des Etats-Unis seiner le maquereau avant le mois d'août. Lorsque les bancs de maquereau arrivent sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse dans la dernière partie de mai et le mois de juin, se rendant aux frayères, le poisson est plein de frai. Des milliers de barils de maquereau chargé

de frai sont capturés par des seineurs américains. Cette déprédation a été plus évidente encore cette année que les années précédentes. Lorsque les bancs de maquereau sont arrivés à la côte, le poisson était exceptionnellement gros et rempli de frai; les seineurs américains en ont fait des captures immenses, détruisant ainsi le poisson au temps même où il aurait dû être protégé. Les pêcheurs ont été sous l'impression que le maquereau n'avait pas frayé sur la côte du Cap-Breton, mais qu'il était allé dans ce but à la baie du Nord, aux îles de la Madeleine et en d'autres lieux. Cette impression est fausse, car l'on sait que le maquereau fraie dans les eaux du Cap-Breton, et je suis d'opinion que la baie Aspy et la baie Saint-Laurent sont pour lui d'excellentes frayères. Arrivé dans ces eaux, il en disparait tout à coup, cherchant évidemment les fonds de sable de ces eaux. Il ne paraît pas exister de doute sur sa soudaine disparition des seineurs américains, au mois de juin dernier, dans la baie Aspy. Conversant avec les équipages de quelques-uns des navires de pêche et avec les officiers du *Grampus*, de la commission de pêche des Etats-Unis, qui sont restés sur notre côte pendant plusieurs semaines, ils m'ont exprimé leur opinion que le maquereau avait frayé dans les eaux plus haut nommées. A l'appui de ce fait, les eaux voisines des baies Aspy et Saint-Laurent fourmillaient de jeunes maquereaux pendant les mois de juillet et d'août. S'il pouvait s'établir entre le Canada et les Etats-Unis une convention internationale qui interdirait la pêche du maquereau avant le 1[er] juillet de chaque année, ce serait dans les intérêts de cette pêche, et les deux pays en bénéficieraient au bout du compte.

MORUE.

Dans trois comtés, Cap-Breton, Richmond et Victoria, la pêche de la morue a été meilleure, au commencement de la campagne, que depuis plusieurs années. Cette pêche est invariablement bonne dans ce quartier en automne, alors que le poisson est plus abondant sur la côte ; mais cette année les pêcheurs ont assez bien réussi au commencement de l'été, ce qui explique l'accroissement du rendement. Les captures auraient été plus considérables encore si des centaines de pêcheurs qui exploitaient autrefois cette pêche ne l'avaient point lâchée pour s'appliquer à celle du homard. Les propriétaires de homarderies paient chaque mois argent comptant aux pêcheurs, qui par-là sont très encouragés à pêcher le homard. Après un hiver passé sans travail, la plupart des pêcheurs ont grandement besoin d'argent, et ils en obtiennent plus facilement des paqeurs de homard que des marchands, qui paient rarement la morue au comptant.

HARENG.

Cette pêche a donné un surplus de 4,653 barils sur la capture de l'année dernière. Les relevés d'Inverness accusent la plus forte proportion de l'augmentation dans les quatre comtés de l'île. La pêche du printemps et de l'automne a été bonne, mais celle du milieu de l'été a donné les mêmes résultats médiocres à peu près que les années précédentes. On ne s'explique point pourquoi le hareng d'été n'est pas venu, comme autrefois, dans nos havres et nos baies. La population du Cap-Breton souffre beaucoup de la diminution de cette pêche. Pour la consommation locale, le hareng est préféré à tous les autres poissons par les cultivateurs et les pêcheurs. Bien salé, le hareng de juillet peut toujours commander un bon prix sur les marchés étrangers.

HOMARD.

Diminution de 156,175 livres dans la pêche de homard. Cette diminution, comparée aux relevés de 1893, est due au fait qu'il n'a pas été accordé de prorogation de temps aux pêcheurs pendant la campagne de 1894. Dans la plupart des quartiers, le homard était aussi abondant qu'autrefois. Les deux meilleures frayères et terrains alimentaires pour ces crustacés se trouvent dans les eaux profondes de Gaburus et Fourchu. Les nouveaux règlements qui seront mis en vigueur l'année prochaine et qui obligeront les propriétaires de homarderies à se pourvoir de licences sont

indubitablement faits dans l'intérêt de cette pêcherie ; ils permettront aux fonctionnaires de la mieux contrôler. Les paqueurs approuvent l'octroi de licences, et depuis la suspension des règlements concernant la largeur des lattes dans les casiers à homard, la loi reçoit l'adhésion de tout le monde.

SAUMON.

Tandis que le saumon mariné accuse une augmentation de 82 barils, il y a une diminution de 32,969 livres dans la capture du saumon frais. Ce déficit est restreint à la région de Margaree, où, comme il a été dit déjà, des tempêtes ont nui à la pêche sur cette partie exposée de la côte. Le saumon a été cet automne aussi abondant que jamais sur les frayères. Cependant il n'est pas venu en grand nombre dans les étangs des rivières durant le mois de juillet. C'est dû à la grande sécheresse qui a fait baisser le niveau des rivières. Les pêcheurs à la ligne étaient découragés, et il a été pris beaucoup moins de saumons dans les différentes rivières depuis que les magnifiques cours d'eau où se fait la pêche à la ligne attirent les sportsmen.

FLÉTAN.

Les relevés donnent une augmentation de 88,813 livres dans le produit de cette pêcherie. L'accroissement vient de ce que cette pêche a été plus vigoureusement poursuivie qu'auparavant par les pêcheurs qui approvisionnent les hôtels et les villes du comté de Cap-Breton. Un certain nombre d'entre eux ont essayé d'approvisionner les marchés de la localité qui demandaient ce poisson, et ils ont assez bien réussi.

AUTRES POISSONS.

L'éperlan, le bar, la plie, le merlan, la merluche, l'anguille et l'encornet ont donné une augmentation, tandis que la truite, le gasparot et les huîtres accusent une diminution. Les causes du décroissement dans le rapport des pêches côtières et fluviales ne sont pas toujours dues à l'absence du poisson. Cela peut s'appliquer à la plupart des espèces qui viennent d'être énumérées.

AMÉLIORATION DES COURS D'EAU.

Au cours de la saison, le ministère a dépensé une somme de $1,200 à l'amélioration des cours d'eau pour permettre au saumon et à la truite de passer de la mer aux eaux douces supérieures. Cette dépense a été bornée au comté de Richmond, et tous ceux qui connaissent les excellentes frayères qui viennent d'êtres rendues accessibles, admettent volontiers qu'elle a été faite dans l'intérêt du comté. Le déboursé le plus considérable, à peu près $1,100, a eu lieu aux chutes de la Grande-Rivière. Ces chutes sont la sortie des eaux de Loch Lomond. Ce dernier cours d'eau, après une course de douze milles, se déverse dans l'océan Atlantique. Ce qui est vulgairement désigné sous le nom de Loch Lomond est une suite de trois lacs qui mesurent ensemble environ 7 milles de long sur un demi-mille de large. Après une course d'environ deux milles à partir du dernier de ces lacs, la Grande-Rivière a deux chutes qui se suivent de très près ; la première a 6 pieds, et la seconde, celle d'aval, 23 pieds environ de hauteur perpendiculaire—ensemble, 29 pieds à peu près. La superficie des lacs est d'environ $10\frac{1}{2}$ milles carrés, soit 10,500 acres. Les eaux sont claires, pures et fraîches, avec un fond uni en pente, composé de sable et de gravier, qui réunit toutes les conditions nécessaires à des frayères de premier ordre pour le saumon et la truite. Ces lacs sont habités par une truite indigène de belle taille et de bonne qualité. L'ouverture d'un passage pour permettre au saumon et à la truite de mer d'y entrer fera de ces lacs le plus superbe champ de pêche à la ligne qu'il soit possible de trouver dans la Nouvelle-Ecosse. Sous la direction de Wm. McCarthy, l'ingénieur-dirigeant du canal Saint-Pierre, et d'un contremaître compétent, les chutes ont été pétardées et des étangs formés, en sorte que le saumon et la truite de mer peuvent maintenant arriver aux lacs en amont. Un habitant de la localité, absolument digne de foi, m'apprend que plusieurs saumons ont été vus dans les étangs

d'en haut cet automne. C'est la meilleure preuve que le poisson peut aujourd'hui, pour la première fois, atteindre ces lacs.

L'autre dépense de $1,000 a été occasionnée par le déblaiement de débris dans la rivière Tom. Toute cette rivière se décharge dans les lacs Bras-d'Or, et est pour le saumon et la truite la meilleure frayère qu'il y ait dans le comté de Richmond. L'accumulation de débris avait formé en divers endroits des obstacles qui empêchaient la truite saumonée et le gasparot d'arriver aux eaux supérieures. Tous ces débris, l'œuvre d'un siècle, ont été enlevés, et le poisson peut maintenant remonter la rivière sans interruption. Il y a dans ce quartier d'autres cours d'eau où il serait nécessaire d'exécuter des travaux de même nature. Deux ou trois cents dollars déboursés judicieusement chaque année mettraient, en cinq ou six ans, nos cours d'eau en bonne condition qui permettrait à la truite saumonée et au saumon d'arriver aux excellentes frayères des eaux supérieures de nos magnifiques rivières.

CROISEURS DE L'ÉTAT.

Les navires préposés à la protection des pêcheries ont rendu d'assez bons services. Je recommanderais, cependant, que l'un des croiseurs fût mis en commission un mois plus à bonne heure que par le passé. Si, pendant la campagne, les Américains ont fait usage de la seine en bourse en dedans de la limite des trois milles, cela a dû être avant l'arrivée du croiseur. De ce que la flotte des seineurs est signalée dans la baie du Nord il ne s'ensuit pas qu'il n'y a point d'autres seineurs ailleurs sur la côte du Cap-Breton. En tout temps à peu près on peut voir un seineur dans ces eaux. De là la nécessité de poster un croiseur sur cette côte pendant toute la durée de la campagne. Toutefois, je n'ai pas à me plaindre des services accomplis par les croiseurs de l'Etat. Tenant compte de la vaste étendue maritime qu'il s'agit de protéger contre des centaines de seineurs américains, je considère que les services ont été bien faits.

Le public apprécie hautement les efforts que déploie le ministère pour protéger les pêcheries des côtes maritimes, des lacs et des rivières.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE DE L'ILE DU CAP-BRETON.

COMTÉ DU CAP-BRETON.

Le garde-pêche Francis Quinan signale une augmentation en fait de morue, maquereau, hareng et flétan, sur les années dernières, et une diminution en fait de saumon, homard et poisson d'espèces plus communes. Il attribue l'augmentation au temps favorable et au fait que le poisson était plus abondant sur les côtes ; la diminution provient de ce que les pêches du saumon et du homard n'ont pas été faites aussi vigoureusement que par le passé. Une seule homarderie, dans tout le quartier, a fait des opérations, bien que 41 tonnes de homard aient été portées et vendues à la fabrique de Main-à-Dieu ; elles figureront dans les relevés statistiques d'un autre quartier. Par suite des embarras financiers de ses propriétaires, la homarderie de Cow-Bay-Head a fermé ses portes, mais elle reprendra probablement ses opérations en 1895. Quelques-uns des pêcheurs ont perdu leurs rets à saumon dans les tempêtes de 1893, et comme ces rets n'ont pas été remplacés, la capture du saumon a été moindre que l'année précédente. La diminution accusée dans les espèces de poisson plus petites, telle que la truite particulièrement, est due au fait que la saison était sèche et l'eau basse. Tandis qu'une grande quantité de morue, maquereau et hareng capturés dans ce quartier ont été expédiés aux marchés d'Halifax, la consommation de ces poissons, ainsi que du flétan, a été plus considérable qu'autrefois, vu le plus grand nombre de gens qui sont maintenant employés aux travaux des mines et des chemins de fer. Les règlements ont été bien observés ; l'inspecteur n'a pris connaissance que d'une seule infraction, et le délinquant fut condamné à l'amende.

Le garde-pêche Alexander McDonald, de la Baie Est, accuse une augmentation dans la capture de la morue, du maquereau et du hareng. Cet accroissement est dû

au fait que les pêcheurs vont maintenant plus au large, où ils se servent de filets et de rets à mailler. En ces dernières années, le maquereau et le hareng n'ont pas s'éjourné longtemps dans les anses et les baies; c'est pourquoi les pêcheurs ont dû aller faire cette pêche au large. Sur les bancs de la côte on trouve la morue en plus grande abondance à l'automne que pendant l'été. Les vents sont cependant plus violents en cette saison de l'année, et les pêcheurs ne peuvent sortir que çà et là avec leurs petits bateaux. Ces pêcheurs de la côte qui sont allés en dehors des caps, y ont reçu un tel encouragement qu'ils feront probablement à l'avenir la plus grande partie de leurs pêches au large. Le paquage de homard, dans la baie Gabarus, accuse une diminution de 32,560 boîtes, à laquelle le garde-pêche assigne trois causes : (1) saison de pêche plus courte et qui n'a pas été prolongée, (2) rareté de la boitte durant la meilleure partie de la campagne, et (3) vents impétueux. Les fonds de pêche étaient bien peuplés de homards. Bien que le paquage soit exploité depuis plus de vingt ans dans ce quartier, rien n'indiqne que les fonds s'épuisent. La capture de la morue dans les lacs Bras-d'Or est à peu près la même que celle de l'an dernier. La morue est pêchée par des cultivateurs. On peut en dire autant de la pêche du hareng. La pêche à travers la glace a été pratiquée sur les lacs, et le poisson vendu aux consommateurs sur place. Il n'y a que quatre rets à saumon dans ce quartier, et les quelques saumons qui sont capturés servent à la consommation domestique. La pêche du gasparot n'est pas exploitée, bien que ce poisson soit abondant; il sert en grande partie de boitte. Les produits de la pêche de ce quartier sont expédiés aux marchés canadiens. Les règlements sont bien observés; il n'y a pas eu d'infractions à signaler à l'inspecteur.

Le garde-pêche Wm. Burke, de Mira-Ferry, dit qu'il n'y a pas eu beaucoup de changement dans les pêches de son quartier, sauf dans celle du maquereau, qui accuse une diminution d'environ 50 pour 100 sur l'année précédente. Il ne peut en fixer la cause. La pêche du homard à l'établissement de Main-à-Dieu donne une légère augmentation, grâce à l'agrandissement du territoire, car la homarderie de Cow-Bay-Head n'a pas fonctionné. La pêche de la morue sur l'île Scattarie donne aussi une petite augmentation, mais dans les autres quartiers, cette pêche est à peu près la même que l'année dernière. Douze pour cent environ du produit des pêches sont affectés à la consommation domestique; le reste est envoyé au marché d'Halifax. Les règlements ont été bien observés, sauf dans la pêche du gasparot, qui a donné lieu à quelques infractions : dix-sept rets ont été confisqués. Il n'y a pas de scieries dans ce quartier.

Le garde-pêche Richard Hickey, de Sydney-Nord, dit que les deux pêches les plus importantes dans son quartier sont celles de la morue et du homard, et que toutes deux accusent un accroissement appréciable sur l'année précédente. Des pêches en eau profonde, celle de la morue est la seule qui soit exploitée avec viguenr par les pêcheurs de ce quartier, qui en font le principal moyen de subsistance pour eux et leurs familles. Aussi est-il agréable de constater que cette importante industrie accuse une augmentation de plus de 100 pour 100 sur 1893. Cet énorme surplus a été produit par l'abondance du poisson durant les premiers mois de la saison, puis par le beau temps. Au début de la campagne la capture a été phénoménale, et, sans l'apparition du chien de mer et les mauvais temps de l'automne, l'augmentation aurait été plus considérable encore. La pêche du hareng et du maquereau n'a pas été faite avec la même vigueur qu'autrefois. La diminution dans la quantité du poisson capturé dernièrement a convaincu les pêcheurs qu'ils ne doivent pas encourir les frais d'un équipement considérable pour exploiter une pêche qui était autrefois une des principales de ce quartier; c'est pourquoi presque tous consacrent maintenant leur temps à la morue. La pêche du maquereau est à peu près abandonnée. La rareté de ce poisson, dans les havres et les baies qu'il avait l'habitude de fréquenter en grand nombre, est attribuée à différentes causes dont quelques-unes ont été exposées dans des rapports précédents. La principale cause, cependant, peut être directement attribuée aux seines en bourses dont les navires des Etats-Unis font usage. Dès que ce poisson fait son apparition sur la côte du Cap-Breton, il est suivi par les seineurs qui le poursuivent d'une localité à l'autre. Ceux qui échappent à cette chasse s'enfuient, effrayés, dans d'autres eaux et ne reviennent plus à la portée

des pêcheurs de l'endroit. On dit qu'un navire américain a capturé en une seule journée plus de maquereau que tous les pêcheurs de la localité n'en ont pris durant la saison entière. Aussi la capture du maquereau de ce quartier a été très faible pendant la dernière campagne; on a constaté une diminution de 25 barils, en faisant la comparaison avec le produit de 1893. Légère amélioration dans la pêche du hareng, qui a donné un surplus de 157 barils sur l'année dernière. L'égrefin et le flétan accusent une augmentation attribuable au temps favorable et à l'abondance du poisson durant la première partie de la campagne. Les pêcheurs de saumon annoncent une capture moyenne; il y a même un surplus de 130 livres en saumon frais sur l'année précédente. L'été de 1894 fut exceptionnellement sec; par suite les eaux, dans les ruisseaux et les cours d'eau où la marée ne se fait point sentir, ont été plus basses qu'on ne les a vues depuis plusieurs années. Aussi la saison a donné de bien minces résultats aux pêcheurs à la ligne; les plus vieux habitants affirment même qu'ils ne se souviennent pas avoir vu la truite aussi rare. A l'exception de la morue et du homard, tout le poisson pris dans ce quartier est affecté à la consommation domestique. Environ 80 pour 100 de la morue capturée cette année ont été vendus dans le pays, principalement à Halifax; le reste a servi à la consommation domestique. Le homard mis en conserves à la fabrique de Petit-Bras d'Or a été dirigé sur Boston, centre des opérations des propriétaires. Les différentes périodes de clôture ont été respectées; d'aucun quartier n'est venu l'information que les règlements à cet égard avaient été violés. On a découvert un cas de pêche illégale; une fois, en faisant l'inspection de la homarderie de Petit Bras-d'Or, on y a trouvé plusieurs homards qui n'avaient pas la taille réglementaire. L'affaire fut promptement signalée à l'inspecteur des pêcheries, et le gérant de la homarderie fut décrété de culpabilité et condamné à l'amende. Les scieries sont restées inactives dans ce quartier durant la dernière saison, en sorte que les pêcheries n'ont pas souffert de leurs déchets. Il n'y a pas, non plus, de passes-migratoires.

COMTÉ D'INVERNESS

Le garde-pêche D. F. McLean, de Port-Hood, enregistre une augmentation dans la capture du saumon, du hareng, du homard, de la morue, de la merluche, de l'égrefin, de l'éperlan, du bar, du gaparot, et de l'anguille, et une diminution dans celle du maquereau, de la truite, du flétan et de l'encornet. Il n'assigne pas de raisons spéciales à la diminution, excepté pour le maquereau, qu'il attribue aux excès de pêche commis les années précédentes à l'aide de la saisie en bourse. Comme d'habitude le chien de mer est venu sur la côte cette année, mais il n'était ni en aussi grand nombre ni aussi malfaisant qu'en 1893. Tous les pêcheurs sans distinction nourrissent l'espoir que ces animaux destructeurs vont disparaître du golfe Saint-Laurent pendant quarante ans au moins, comme ils l'ont fait de 1852 à 1892. L'augmentation de capture est due à trois causes: le poisson était plus abondant, le temps plus favorable, et la pêche faite avec plus de vigueur. La quantité de poisson affecté à la consommation domestique est estimée à 12 pour 100 de la capture totale. Environ 90 pour 100 du saumon et du maquereau, 80 pour 100 de l'éperlan et de l'anguille, et 70 pour 100 du homard, sont envoyés aux Etats-Unis; le reste est expédié à Halifax, et de là en Angleterre et en France. Environ 80 pour 100 de la morue, de l'égrefin et du hareng salé prennent la route des Antilles et d'autres marchés étrangers. Le reste est vendu et consommé en ce pays. Les différentes périodes de clôture ont été bien observées. Le garde-pêche a surveillé de très près où il était porté à croire que les règlements seraient violés. Les gardiens spéciaux ont fait la patrouille sur les rivières qui leur avaient été assignées, et tous font rapport que les règlements ont été observés. Trois infractions au règlement concernant le homard ont été portées à la connaissance du garde-pêche. Il a de suite envoyé une plainte à l'inspecteur, et celui-ci, après avoir entendu la cause, a condamné deux des délinquants à une amende de $20 et les frais, et le troisième à une amende de $11 et les frais. Les propriétaires de scieries se sont parfaitement conformés à la loi concernant la sciure. Il n'existe pas de passes-migratoires dans ce quartier pour le moment, et le besoin ne paraît point s'en faire sentir non plus. Un rets à enclos a été tendu à Port-Hood. Ci-suit un relevé des captures:—

Maquereau salé, 20 brls, valeur	$ 160 00
" frai, 1,800 liv., "	60 00
Hareng salé, 39 brls, "	195 00
Egrefin et morue frais, 5,400 liv., valeur	36 00
Encornet frais, 16,000 liv., "	140 50
Valeur totale	$ 581 50

Le garde-pêche Jos. Coady, de la Margaree sud-ouest, signale une diminution dans la capture de saumon, comparée à celle de 1893; elle est, cependant, considérée comme bonne moyenne. La même chose peut se dire du gasparot et de la truite. La morue, le maquereau et le hareng ont produit un résultat moyen, le même que l'année dernière. Diminution de 9,640 livres dans le rapport de la pêche du homard; elle s'explique simplement par le fait que la pêche n'a pas été faite avec autant d'activité qu'à l'ordinaire. La sécheresse et l'eau basse qui en a été la conséquence, ont été cause de la diminution signalée comme résultat de la pêche du saumon et de la truite. La pêche à la ligne a peu produit durant tout l'été, c'est-à-dire depuis le 26 juin jusqu'à la fin d'août. Au mois d'octobre, le poisson a remonté les rivières en grand nombre; l'eau était haute alors, et les gardes-pêche redoublaient d'activité. Plusieurs tentatives de braconnage ont été faites. Leurs auteurs, qui sont parvenus à s'échapper, ont perdu deux bateaux et neuf rets qui leur furent confisqués. Quatre nasses et quatre rets, trouvés tendus dans le haut de la rivière Margaree contrairement à la loi, furent saisis et confisqués. Environ 70 pour 100 du poisson pêché dans ce quartier sont envoyés sur les marchés du Canada; le reste est affecté à la consommation domestique. Il n'y a pas de passes-migratoires dans ce quartier, qui n'en a guère besoin, du reste.

Le garde-pêche David Ross, de la Margaree nord-est, accuse une diminution dans la capture de la morue, comparée à celle de l'année dernière, et dont la rareté du poisson et le mauvais temps ont été la cause. Il y a eu, aussi, une diminution de maquereau qui s'est chiffrée par 300 barils, environ; toutefois, les pêcheurs disent que le poisson abondait sur la côte, mais qu'il ne pouvait être pris avec la ligne et l'hameçon comme autrefois. La capture du saumon a été bien inférieure à celle de l'année dernière, par suite du mauvais temps qui a régné pendant la saison de pêche. La pêche du hareng a presque totalement manqué. On annonce une légère augmentation dans la capture du homard. Environ 75 pour 100 du poisson sont exportés à l'étranger, particulièrement au Brésil et aux Etats-Unis, et 14 pour 100 environ sont consacrés à la consommation domestique. Les gardiens ont fait preuve de la plus grande vigilance. Des plaintes ont été portées contre plusieurs délinquants qui, traduits devant le tribunal, ont été condamnés à l'amende. Deux rets à saumon et trois bateaux ont été saisis et confisqués. Le règlement concernant les rebuts de scieries est bien observé.

Le garde-pêche Lewis McKeen, de Mabou, annonce une augmentation dans la capture de l'égrefin, de la morue et de la merluche, par le fait que les carrières de gypse et les houillères ont été fermées durant la saison de pêche; ces industries employaient autrefois nombre de pêcheurs. On dit que la pêche d'automne a été meilleure que les années précédentes. La morue et la merluche abondaient, et l'encornet pris en grande quantité par les pêcheurs, a fourni une boitte superbe. Si le chien de mer n'était pas venu sur les côtes, les relevés auraient accusé un rendement beaucoup plus considérable; cet animal fait un tort énorme aux lignes de fond et aux rets, sans compter qu'il effraie le poisson. Légère augmentation de hareng; cette pêche, cependant, a peu d'importance dans le quartier, car le hareng ne fait pas partie des exportations, et il est uniquement consacré à la consommation domestique et à la boitte; puis, M. McKeen est d'avis que les casiers à homard chassent le hareng des baies par la peur qu'ils lui inspirent. La pêche du maquereau a eu, comme toujours, de piètres résultats; les pêcheurs en sont arrivés à un degré de découragement tel qu'ils ne s'occuperont plus de cette pêche à l'avenir. La pêche du saumon est à peu près la même que l'année dernière; seulement quelques rets à mailler le saumon sont en usage dans ce quartier. Quatre homarderies ont été en activité pendant la saison; elles ont commencé leurs opérations vers le 8 mai et les ont continuées jusqu'au commencement de juin; le homard abondait et la température était propice,

mais après cette dernière date jusqu'au 5 juillet la pêche est devenue très irrégulière par suite des tempêtes et de la rareté de la boitte. A partir du 5 juillet et jusqu'à la fin de la saison les homarderies ont fait de bonnes affaires; la boitte abondait et le temps était favorable. La sécheresse explique pourquoi la truite n'a pas beaucoup donné. Le produit des pêches de ce quartier a été expédié aux marchés d'Halifax et des Etats-Unis; la consommation domestique n'en a réclamé que 12 pour 100 environ. Les règlements concernant la sciure ont été bien observés. Les scieries se trouvent situées sur des cours d'eau qui ont peu ou point d'importance pour la pêche. Les employés ont été vigilants, et les règlements bien appliqués.

Le garde-pêche Peter McEachren accuse une augmentation dans le rendement de toutes les pêches, sauf celle de la truite, que la baisse des eaux a empêché de passer dans les rivières pendant la saison de la pêche à la ligne. La pêche des huîtres a été assez fructueuse, et les bivalves ont trouvé dans les villes canadiennes un marché tout prêt à les recevoir. Cette année le saumon d'automne n'est entré dans les rivières qu'au commencement de novembre, beaucoup plus tard qu'autrefois, à cause de l'eau basse. Les règlements ont été bien observés.

Le garde-pêche Deveaux, de Chéticamp, signale une diminution très importante dans le rendement de la morue. Toutefois, les relevés de 1893 ayant établi une forte augmentation sur 1892, tandis que ceux de cette année accusent une diminution considérable, il se trouve que le dernier rendement a produit la même moyenne qu'avant 1893. La pêche du maquereau a été d'environ 20 pour 100 meilleure qu'en 1893; ce surplus est dû à l'absence des seines en bourse. La pêche du saumon a donné 30 pour 100 de moins que l'année dernière. Trois homarderies qui ont opéré dans ce quartier durant la dernière saison ont employé 53 personnes. La pêche du homard a réussi assez bien; 60 pour 100 environ du crustacé capturé sont envoyés aux marchés de l'étranger. Les règlements ont été assez bien observés. Il n'y a pas de passes-migratoires dans ce quartier, qui n'en a pas besoin non plus.

COMTÉ DE RICHMOND.

Le garde-pêche D. Cameron, de Saint-Pierre, dit que la flotte de pêche s'est accrue de neuf navires et de trente bateaux. La seule augmentation qu'il signale dans le rendement s'est bornée à la morue, au hareng et à l'égrefin. La pêche du maquereau a presque manqué ; aucun des pêcheurs ne peut expliquer pourquoi ce poisson s'est fait si rare depuis deux ans. Les autres pêches ont donné le même résultat qu'en 1893. Le poisson pêché dans ce quartier est envoyé aux marchés du Canada. La période de clôture a été bien observée, grâce à la vigilance des gardiens. Pas de scieries sur les cours d'eau de cette division.

Le garde-pêche Alfred Lenoir, d'Arichat, enregistre une augmentation de hareng, de morue et de homard, et une diminution de maquereau et d'égrefin. Le maquereau du printemps n'est pas venu en bancs aussi considérables qu'autrefois. Le garde-pêche est d'opinion que les seineurs qui font la pêche au large de la côte sont cause que le maquereau ne s'arrête pas dans son quartier. Lorsque ce poisson est revenu à l'automne, de grands coups de vent ont empêché les pêcheurs de sortir. Non seulement les tempêtes ont gâté la pêche du maquereau en automne, mais elles ont terriblement avarié les rets et les bateaux des pêcheurs. La capture de l'égrefin a été médiocre; ce poisson s'est fait plus rare que jamais. La pêche du hareng a donné de bons résultats pendant les mois de juillet et de septembre. Celle du homard a bien réussi pendant les mois d'avril, mai et juin, mais en juillet le crustacé s'est fait rare, et plusieurs homarderies ont dû fermer leurs portes avant la fin de la saison. Cinq cas de pêche illégale ont été signalés, les délinquants traduits devant le tribunal et condamnés à l'amende. Les règlements ont été bien appliqués.

Le garde-pêche John Murchison, de Grande-Rivière, signale une augmentation considérable dans la capture du maquereau, et une petite dans celle de la morue et du merlan, ainsi qu'une légère diminution de hareng, d'égrefin et de homard. Les chiffres suivants établissent l'augmentation et la diminution dans les différentes espèces:—

Augmentation.	Maquereau, 2,133 brls. Morue, 113 qtx. Merlan, 40 qtx.	Diminution...	Hareng, 41 brls. Egrefin, 93 qtx. Gasparot, 14 brls. Homard, 52,760 liv.

Le flétan a disparu des fonds de pêche près du rivage; on peut en dire autant de l'égrefin. Le garde-pêche ne peut se rendre compte de ce fait. Les prix élevés payés pour le maquereau et l'excellent rendement de cette pêche ont décidé les pêcheurs à s'en occuper davantage l'année prochaine. 85 pour 100 du produit des pêches de cette division sont exportés; le reste est employé à la consommation domestique. La période de clôture a été bien observée. Un cas d'illégalité a été signalé, et le délinquant condamné à l'amende après procès. Les déboursés qui ont été faits pour créer dans les chutes, au moyen de pétardement, un passage par lequel le poisson peut maintenant se rendre aux frayères, sont très judicieux, et la pêcherie en retirera de grands avantages. On peut en dire autant des deniers publics qui ont été consacrés à la rivière Tom, que le poisson ne pouvait remonter.

COMTÉ DE VICTORIA.

Le garde-pêche C. L. Campbell, de New-Campbellton, constate une augmentation en saumon, hareng, maquereau, égrefin, flétan, éperlan et encornet, et une diminution en morue et merluche; de plus, un déficit de 1,328 livres, de homard, produit principalement dans la baie du Sud, Ingonish, parce que le temps de la pêche n'a pas été prolongé cette année. Le chien de mer, en détruisant les rets et en effrayant le poisson, a considérablement nui aux opérations des pêcheurs. La pêche du hareng de printemps a été bonne, mais celle de l'été médiocre. On a fait des conserves de saumon sur la rive nord seulement. Des deux rets à enclos dont on s'est servi dans cette division, celui tendu à Englishtown a eu le plus de succès; l'autre, tendu dans la baie du Sud, Ingonish, n'a pas couvert ses frais. Les pêcheurs de New-Campbellton et de Gros-Bras-d'Or ont à peu près abandonné la pêche de la morue sur la côte, ayant trouvé aux houillères un emploi plus rémunérateur. Le poisson est resté si éloigné du rivage depuis quelques années que les pêcheurs, avec leurs petits bateaux, ne peuvent le suivre au large. Le produit des pêches a été envoyé à Sydney-Nord et à Halifax, sauf ce qui a servi à la consommation domestique et qui se chiffre par un cinquième de la quantité totale. La période de clôture a été bien observée, et les gardiens se sont montrés vigilants.

Le garde-pêche Wm Hellen, de la Baie Aspy, signale, dans la capture du maquereau, une augmentation de 455 barils qu'il attribue à l'abondance du poisson près du rivage et à l'absence des seines en bourse. La pêche du maquereau aurait été bien meilleure si le chien de mer n'avait pas détruit autant de rets à mailler. Dans la capture du hareng, diminution de 131 barils, que le garde-pêche attribue au fait que le poisson est resté en eau profonde et ne s'est pas hasardé près du rivage. La pêche de la morue a donné une augmentation de 1,052 qtx, elle a bien rémunéré, et la morue était plus abondante que l'année dernière sur les bancs près du rivage. Le homard a donné une augmentation de 23,988 livres, produite uniquement par la homarderie de Meat-Cove, qui n'avait pas fait d'opérations depuis quelques années; cet établissement a cependant été victime de tempêtes qui lui ont fait perdre des appareils de pêche. Légère diminution dans le rendement du saumon, parce la pêche a été faite avec moins d'activité; un certain nombre de pêcheurs qui l'exploitaient ici auparavant sont allés, cette année, exercer leur métier dans un autre comté. Les autres pêches ont produit un surplus, sauf celle du flétan, qui se fait de plus en plus rare dans nos eaux. Les scieries ont bien observé les règlements. Grâce à la vigilance des gardiens, les lois de pêche n'ont pas subi d'infractions.

Le garde-pêche Daniel McCharles, de la Rivière-du-Milieu, dit que la campagne a été assez fructueuse en fait de morue et de hareng, mais que le maquereau était exceptionnellement rare. Cette division se trouve dans l'intérieur, et la pêche est faite par les cultivateurs qui, sans négliger leurs terres, vont faire entre temps la pêche sur les lacs Bras-d'Or. La pêche du saumon n'a pas été aussi bonne que les années précédentes. La saison étant sèche et l'eau basse, la truite n'a pas monté au temps de la pêche à la ligne. Il n'y a pas de passes-migratoires dans cette division, et les gardiens protègent parfaitement les rivières.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. C. BERTRAM,

Inspecteur des pêcheries.

QUARTIER N° 2.

RAPPORT ANNUEL SUR LES PÊCHERIES DU QUARTIER N° 2 DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, COMPRENANT LES COMTÉS DE CUMBERLAND, COLCHESTER, PICTOU, ANTIGONISH, GUYSBORO', HALIFAX ET HANTS, 1894, PAR L'INSPECTEUR ROBERT HOCKIN.

PICTOU, N.-E., 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les pêches du quartier n° 2, province de la Nouvelle-Ecosse—accompagné de relevés tabulaires faisant voir la quantité et la valeur de chaque espèce de poisson pêché, et de tableaux comparatifs établissant l'augmentation et la diminution des pêches dans chaque comté, ainsi que l'augmentation et la diminution de la capture de chaque espèce de poisson.

Les relevés font voir une légère augmentation dans la valeur de la capture de 1894 sur celle de 1893 : la première est estimée à $1,510,904, et la seconde à $1,427,-605—soit un surplus de $83,299, ou 6 pour 100.

La cote des ventes pour 1894 a légèrement varié : les prix ont baissé dans quelques cas et haussé dans d'autres, ce qui a influencé très faiblement les résultats, car si la comparaison était faite sur la cote de 1893, la valeur évaluée de la capture de cette année serait de $2,289.

Pour le poisson anadrome, les augmentations et diminutions sont comme suit:—

Saumon, une diminution de	3¼	pour 100.
Alose "	15	"
Gasparot, une augmentation de	25	"
Eperlan "	15	"

Pour le poisson de la haute mer la capture du flétan accuse une augmentation d'à peu près 33 pour 100, tandis que les morues ont donné le résultat suivant:—

Morue, une diminution de	3¼	pour 100.
Merluche, une augmentation de	20	"
Merlan "	55	"
Egrefin "	20	"

Il est très difficile de se procurer une analyse exacte du poisson de la famille des morues, car les données doivent nécessairement venir des pêcheurs, car très souvent il arrive que tout en pouvant fournir une valeur approximative de leur capture totale, ils ne peuvent faire plus que supposer les quantités de chaque espèce. En groupant la famille entière—ce qui est peut-être le moyen le plus sûr d'évaluer la capture—nous avons 77,322 quintaux pour 1894, contre 71,971 pour 1893, soit un surplus d'à peu près 7½ pour 100 en quantité.

SAUMON.

Dans les eaux côtières de l'océan Atlantique et dans les rivières qui s'y déchargent, la capture a été de 14 pour 100 moindre qu'en 1893.

Dans les eaux côtières du détroit de Northumberland où le saumon est pêché (il s'en prend peu dans les rivières), il s'est produit une diminution analogue de 14 pour 100.

D'un autre côté, dans les eaux côtières et les rivières de la baie de Fundy, il y a eu une augmentation de 19 pour 100 sur la capture de l'année dernière, et l'on se souvient que celle-ci avait été extraordinairement considérable, la plus fructueuse qui eût été faite depuis dix-neuf ans.

Les quantités de saumon pêchée dans ce quartier durant les cinq dernières années ont été comme suit:—

Année.	Livres.
1890	148,802
1891	154,728
1892	196,366
1893	261,141
1894	253,809

On ne manquera pas de constater plus tard, je le crois, que la saison de 1894 aura été malheureuse pour cette pêcherie. Depuis grand nombre d'années l'eau des rivières n'a pas été aussi basse à l'époque où le poisson monte pour frayer, et les braconniers ont été plus actifs qu'à l'ordinaire, car lorsque l'eau est basse ils suivent plus facilement les traces du poisson, les petits lacs étant plus nombreux et bien définis.

Mais si les braconniers ont été actifs, je suis heureux de dire que les gardiens ne leur en ont pas cédé en activité, surtout pendant qu'ils étaient gagés à la journée, car depuis que je suis en fonctions il n'a jamais été signalé autant d'infractious aux règlements de la clôture que cette année.

Sur la rivière Philippe, les gardiens ont saisi et confisqué neuf rets, et fait intenter une poursuite.

Sur la rivière Wallace, les gardiens ont saisi deux rets et un bateau, et dans la mêlée le garde-pêche George Bland a été traîtreusement frappé en arrière de la tête par une pierre qui lui a fracassé le crâne ; pendant quelque temps on a désespéré de ses jours.

Six cas d'infractions ont été signalés pour poursuite par les gardiens Geo. H. Woodland, James Patriquin et William Bland.

La rivière Wallace parait être fréquentée par un groupe d'hommes sans foi ni loi, et lorsqu'ils ont vu que les gardiens les empêchaient de pêcher, ils ont eu recours à l'expédient du déguisement ; après s'être noirci le visage de façon à ne pas être reconnus, ils vinrent à la rivière en bandes de douze ou quinze et se rendirent maîtres des gardiens.

Cet état de choses est si grave, qu'une récompense va être offerte pour toute dénonciation qui pourra amener la condamnation de ces individus.

Sur la rivière de Waugh, comté de Colchester, le gardien a rapporté quatre infractions pour poursuite, et confisqué deux rets.

Sur la rivière de l'Ouest, comté de Pictou, le gardien a saisi deux rets et chassé certain nombre de Micmacs qui rôdaient là avec des dards qu'il leur a enlevés.

Sur la rivière de l'Est, les gardiens ont saisi deux rets, et signalé deux causes de poursuite.

Sur la rivière Sutherland, comté de Pictou, les gardiens ont fait rapport de deux cas, et confisqué un rets.

HARENG.

La valeur de la capture de ce poisson est d'environ 25 pour 100 de plus que celle de l'année dernière, mais seulement 9 pour 100 de plus que la moyenne des cinq dernières années.

MAQUEREAU.

Les relevés indiquent une nouvelle diminution d'à peu près 6 pour 100 dans la quantité de ce poisson.

Le long de la côte de Guysborough, il y a eu une bonne prise de maquereau du printemps; mais la pêche d'automne a manqué, non parce que le maquereau était rare, mais parce qu'il n'est point venu près de terre.

Dans l'ouest du comté d'Halifax le poisson s'est tenu loin de la côte, et il n'en a été pris qu'une petite quantité.

Il pourra devenir nécessaire avant longtemps de défendre la capture du maquereau pendant les mois du printemps; à cette époque il est rempli de frai et pas en aussi bonne condition qu'à l'automne.

Une récapitulation des captures opérées dans ce quartier donne les résultats suivants:—

	Barils.
1889	19,751
1890	23,139
1891	27,124
1892	14,332
1893	10,851
1894	10,170

Durant la même période les quantités pêchées dans les eaux canadiennes de l'Atlantique ont été comme suit:—

	Barils.
1889	62,237
1890	96,246
1891	139,261
1892	95,044
1893	67,012

A propos de cette pêche je me permets de porter à votre attention l'extrait que voici d'une circulaire d'une importante maison de Boston:—

"Il nous a paru que dans le cours des deux dernières années il est venu de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard plus de maquereau gâté par la rouille que nous n'en avions vu auparavant, et un examen minutieux ne laisse aucun doute dans notre esprit que la cause en est principalement qu'on n'emploie pas assez de sel dans l'encaquement.

"Il ne suffit pas que les barils soient remplis de forte saumure. On devrait toujours employer une libérale quantité de sel.

"Nous avons consulté à ce sujet nos principaux encaqueurs et marchands, et ils sont absolument du même avis que nous.

"Depuis que le maquereau irlandais a été importé, on a plus ou moins parlé de cesser cette importation si la cote des ventes subissait une nouvelle baisse; mais comme il continue à nous venir et qu'il est spécialement encaqué pour nos marchés, il n'y faut plus songer. Les modes de préparation de cette espèce de maquereau ont été grandement améliorés. La couleur du poisson est blanche et ressemble beaucoup à celle de notre maquereau. Le poids en est bon, et le triage se fait avec tant de soin que ce maquereau obtient la préférence et commande des prix plus élevés que celui de la province.

"Il faudrait amener vos pêcheurs et paqueurs à mettre plus de soins dans leurs opérations. Donner une meilleure couleur au poisson en le faisant mieux tremper, poids entier, meilleurs barils—qui puissent conserver la saumure, et une inspection plus uniforme: voilà quelques-unes des conditions nécessaires. S'il ne se fait pas une réforme sous ce rapport, la prévention qui a pris naissance l'année dernière deviendra permanente, au détriment du commerce que vous faites de ce poisson."

L'opportunité d'une inspection obligatoire par l'Etat dépend en grande partie de la question de savoir si le maquereau canadien est réellement mal coté sur les marchés du monde, ou si l'acheteur fait une distinction entre le poisson mis en vente par des marchands honnêtes et responsables ou par d'autres qu'il ne connaît point comme tels. Si cette différence est établie, il semble que l'Etat n'a pas raison d'intervenir; mais, d'un autre côté, si l'on constate que le maquereau mal préparé ici fait

tort à la réputation du poisson canadien paqué, il n'y a point de doute que le commerce bénéficierait d'une inspection officielle qui, nécessairement, devrait être obligatoire.

HOMARD.

La pêche du homard a donné cette année un surplus de 6 pour 100 environ sur l'année dernière; les relevés des eaux côtières de l'océan Atlantique accusant une augmentation de $2\frac{1}{2}$ pour 100, et ceux du détroit de Northumberland une augmentation d'environ 11 pour 100.

Voici ce que les relevés établissent depuis 1889:—

	Liv. en conserve.	Frais.
1889	3,379,173	
1890	3,273,779	
1891	3,811,771	156 tonnes
1892	3,321,153	140 do
1893	3,631,843	132 do
1894	3,824,512	147 do

L'augmentation de cette année provient de ce que le temps a été exceptionnellement favorable durant la campagne de pêche, et tout indique que l'on tend maintenant un plus grand nombre de casiers qu'autrefois.

Les infractions commises cette année au règlement concernant la clôture ont créé très peu d'embarras, d'abord parce que les boîtes portent le timbre officiel, et surtout, probablement, parce que les marchands et les pêcheurs deviennent persuadés que les règlements sont tout à leur avantage.

Dans les eaux où la loi a été violée on a constaté que les infractions faisaient un tort réel aux captures du printemps, et il est arrivé que les pêcheurs eux-mêmes se sont formés en associations pour veiller à la stricte exécution des règlements.

ALOSE.

Dans la partie de la baie de Fundy qui se trouve dans ce quartier et qui contient la principale frayère de l'alose, la capture de ce poisson a produit cette année une augmentation d'environ 32 pour 100 sur l'année dernière. Le rendement depuis 1889 a été comme suit:—

	Barils.
1889	535
1890	750
1891	1178
1892	1811
1893	746
1894	981

Il résulte de ces chiffres que la pêche de l'alose est sujette à de grandes fluctuations. Les relevés de 1878, 1879 et 1880 établissaient une production de 19,755 barils, c'est-à-dire une moyenne de 6,918 barils par année.

ILLÉGALITÉS.

L'inspecteur a été appelé, dans le cours de l'année, à juger les causes suivantes qui lui ont été soumises par les gardes-pêche.

Comté d'Halifax.

Quatre causes: pêche dans une passe migratoire.
Deux causes: pêche avec rets contrairement à la loi.

Comté de Guysborough.

Une cause: pêche du gasparot pendant la période de clôture.

Une cause: sciure et déchets de scierie jetés dans un cours d'eau fréquenté par l'alose.

Comté de Pictou.

Une cause pour avoir jeté de la sciure de bois, etc.

Quatre causes pour avoir pêché le saumon en saison close.

Comté de Colchester.

Quatre causes pour avoir pêché le saumon en saison close.

Comté de Cumberland.

Trois causes pour avoir jeté de la sciure de bois.

Deux causes pour avoir pêché des huîtres en saison close.

Cinq causes pour avoir pêché des huîtres sans avoir de permis.

Une cause pour avoir mis du homard en conserve sans avoir de permis.

Cinq causes pour pêche de saumon en saison close.

Ce qui précède est en sus des amendes imposées par les gardes-pêche, pour infraction commise sous ses yeux.

Suit un résumé des rapports des gardes-pêche :—

Le garde-pêche Wm. Cameron, de Guysborough, rapporte que malgré la diminution de la pêche du saumon dans sa division, comparativement à l'an dernier, les pêcheurs disent que le poisson était en aussi grande abondance que d'habitude, mais comme les vents de l'est ont eu pour effet de troubler l'eau le saumon, qui préfère l'eau claire, s'est tenu au large.

L'on a fait une bonne pêche de maquereau du printemps, mais celle du maquereau d'automne a manqué, et il a été pris très peu de poissons alors.

Les pêcheurs attribuent cet insuccès aux forts vents d'est du commencement de novembre, et disent que le maquereau ne séjourne pas dans l'eau peu profonde quand le temps est mauvais, mais habite une profondeur que la tempête n'atteint pas.

L'expédition du maquereau frais augmente aux endroits reliés par des voies ferrées ou vapeurs.

Il a été expédié vingt tonnes de homard frais de cette division. C'est la première année que la chose se pratique.

Les relevés de la pêcherie de homard indiquent une augmentation constante depuis un certain nombre d'années. Cela est principalement attribuable au plus grand nombre de gens qui s'occupent de cette industrie. Somme toute, le résultat des opérations de la saison est tout à fait satisfaisant.

Les saisons réservées ont été rigoureusement observées et il n'a pas été paqué de homard d'automne dans cette division.

Ce garde-pêche n'a eu connaissance que de très peu de cas de pêche illégale. Il a imposé trois amendes pour infraction commise sous ses yeux—dans deux cas les gens avaient en leur possession des homards de petite taille, dans un autre il avait été tendu une trappe sans permis. Un autre contrevenant a été traduit devant l'inspecteur et condamné à une amende. Cette amende n'a pas été payée et l'homme a été envoyé en prison, où il a purgé sa sentence.

Le garde-pêche McQuarrie, de Sherbrooke, rapporte qu'un fort banc de hareng d'automne a visité les côtes de sa division, ce qui a eu pour effet d'augmenter la pêche de 90 pour 100. On aurait pu prendre plus grande abondance de poissons.

Les gasparots abondaient et ont remonté en grand nombre les cours d'eau.

L'on considère que la pêcherie de saumon, qui a donné un résultat de 12 pour 100 moindre que celui de l'an dernier, est affectée par le commerce considérable du bois sur la rivière de Sainte-Marie, le principal cours d'eau à saumon de la division.

Les mesures prises pour empêcher la violation des règlements de pêche, comme par exemple la nomination de gardiens, paraissent bien adaptées à la protection des pêcheries de cette division.

Le principal abus, savoir, le paquage du homard en temps défendu, paraît avoir cessé, et n'a pas continué dans tous les cas aux endroits où la chose se pratiquait avec persistance.

Un propriétaire de scierie a été condamné par l'inspecteur pour avoir jeté des rebuts de bois dans un cours d'eau fréquenté par le poisson et une amende imposée. Règle générale les propriétaires de moulins évitent avec soin de jeter la sciure et les rebuts de bois dans l'eau.

Il y a quatre passes migratoires dans cette division ; celles de Sherbrooke et de la digue de McKeen sont en bon état. La passe migratoire sur le bras de l'Antigonish, la propriéte de Fisher et Fils, n'est pas en bon état et il faut la réparer.

Le garde-pêche demande de nouveau qu'on consacre une somme d'à peu près $20 pour nettoyer à Smithfield un grand ruisseau de rebuts de bois qui obstruent le passage du poisson, particulièrement quand l'eau est basse.

La trappe à poisson à Nixs-Mate n'a pas donné de bons résultats cette année de même que l'année dernière.

Les rets à gasparot sont tendus dans les cours d'eau ostensiblement pour la pêche de ce poisson quand il est tout passé. Actuellement on pêche par leur moyen la truite de mer quand le poisson monte en juillet.

L'on devrait limiter le temps pendant lequel il serait permis de tendre les rets à gasparot.

Le garde-pêche Rowlings, du comté d'Halifax, rapporte qu'il a eu très peu de difficultés à régler avec les pêcheurs qui mettaient du homard en conserves pendant la saison close, la chose semble avoir pris fin. Les pêcheurs se sont aperçus que lorsqu'ils prennent du homard en automne, le crustacé devient très rare au printemps et il se vend alors à un prix plus élevé. Les conserves de homard étaient si mal préparées que les marchands ne voulaient pas acheter.

Le saumon était plus abondant dans cette division que l'année dernière, mais il n'en était pas de même des gasparots.

Le hareng était plus abondant et a paru séjourner plus longtemps près de la côte.

Il y a eu abondance de maquereau d'été mais très peu d'automne. Le garde-pêche a reçu le rapport de six cas d'infraction à l'acte des pêcheries; ces causes ont été soumises à l'inspecteur, et il a été enregistré cinq condamnations.

La passe migratoire à Hills et à la digue de French, rivière Musquodoboit, a été améliorée ; il en a été de même pour celle du barrage appartenant à la même société au Havre-du-Navire.

Le garde-pêche Gaston, du comté d'Halifax, rapporte que le saumon à un peu diminué, mais que la diminution a été considérable pour le homard, lequel était rare. La saison close a été cependant vigoureusement observée.

Des quatre passes migratoires de cette division trois ont besoin de réparations.

Le garde-pêche Bartlett, d'Halifax-Ouest, rapporte que la diminution a été considérable pour chaque espèce de poisson, plus particulièrement le maquereau, la morue et le hareng. Un certain nombre de pêcheurs des environs de la côte nord de la baie Sainte-Marguerite ont été forcés d'acheter de leurs voisins leur provision de hareng pour l'hiver.

Il a été vu au mois de juin dans la baie Sainte-Marguerite de grands bancs de maquereau, mais le poisson est demeuré dans l'eau profonde.

Généralement parlant les pêcheurs sont dans un état de dénument. Quelques-uns n'ont pas pris assez de poisson pour leur donner droit à la prime, bien qu'ils aient pêché pendant six ou sept mois.

La rivière d'Hoosier est bloquée par des débris qu'il faudrait enlever, ce qui coûtera probablement vingt dollars.

La passe migratoire sur le lac au Sauvage est en bonne condition et le fonctionnement en est admirable.

Celle du barrage sur le Ryno est également en bon état. La truite était très abondante dans cette rivière, et le saumon en presque aussi grand nombre que l'année dernière.

Il a été construit un nouveau barrage de moulin sur la rivière Nord-Est. La rivière n'a pas de passe migratoire bien que l'on voit dans ce voisinage un grand nombre de saumons, de truites et de gasparots.

Il faudrait ouvrir le barrage en pierre sur la petite rivière N.-E.

La passe migratoire à l'anse de Hubbard n'a pas grande valeur. Celle de la rivière Neuf-Milles est en assez bon état.

Ce garde-pêche rapporte que les gardiens sont tous et chacun des employés laborieux.

Le garde-pêche McDonald, du comté d'Antigonish, rapporte qu'il y a diminution dans sa division. Moins de pêcheurs se sont occupés de pêche, l'exploitation de mines de fer dans le voisinage a engagé un bon nombre de gens à changer leur occupation.

Le hareng abondait et il a été fait quelques bonnes pêches. Le maquereau est demeuré en eau profonde. Les pêcheurs qui ont pris le plus de poissons avaient tendu leurs rets à cinq ou six milles de la côte.

La diminution de la pêche du homard est due au fait que l'on n'a pas exploité cette année la fabrique de Bayfield-Nord plus que celle de l'Anse-Maligne.

Jusqu'au 20 juin le homard était plus abondant et de meilleure taille que l'année dernière, mais après cette date le crustacé s'est fait rare; bon nombre de pêcheurs ont enlevé leurs trappes, et quelques-unes des fabriques ont fermé leurs portes avant le 1er juillet.

La pêche du saumon n'a pas été aussi forte que celle de l'an dernier. Il se peut que cela soit dû au nombre de trappes à homard (contenant de la boitte en partie décomposée) qui se trouvaient sur les voies suivies par le saumon. La même observation s'applique à la pêcherie du maquereau.

Le gasparot abondait dans la rivière Ouest, il y en avait plus qu'il y a quarante ans.

Le garde-pêche Allan McPhie, du comté de Pictou, rapporte qu'il y a eu une petite diminution dans la quantité de saumons, mais une grande augmentation dans le nombre des homards pris, comparativement à l'année dernière.

Un autre barrage a été construit sur la branche est de la rivière Barney, ce qui a entièrement intercepté le poisson depuis la source de cette rivière jusqu'à une distance d'environ quatre milles du point de marée.

L'arrêté du conseil défendant la pêche à l'anguille aux flambeaux pendant les mois d'octobre et de novembre a été d'un grand avantage.

Le garde-pêche John D. McQueen, du comté de Pictou rapporte qu'en octobre et novembre les gardiens ont été diligents et fidèles, et qu'ils ont fortement contrecarré les plans des maraudeurs.

Deux personnes qui faisaient la pêche aux flambeaux sur la rivière de Sutherland ont été reconnues, et sommées de comparaître devant l'inspecteur une amende leur a été imposée.

Il n'y a qu'une passe migratoire dans sa division et elle est en bon état.

Le garde-pêche A. O. Prichard, du comté de Pictou, rapporte que les gardiens étaient actifs et qu'ils ont confisqué trois rets. Deux personnes ont été traduites devant l'inspecteur pour violation de l'Acte des pêcheries.

Le garde-pêche R. Sutherland, du comté de Pictou, rapporte que le saumon abondait dans les rivières, ce qui est peut-être dû au fait qu'il y a été déposé un certain nombre d'alevins il y a quelques années.

Cet employé a constaté deux ou trois cas d'infractions à la loi et des amendes ont été imposées.

Le garde-pêche J. W. Davidson, du comté de Colchester, dit qu'il y a eu une augmentation d'aloses, de près du double, comparativement à l'an dernier, mais c'étai encore moins que l'année précédente.

Ce qu'il faut c'est de connaître la véritable raison de la diminution de la pêcherie d'alose et d'y apporter remède si c'est possible.

Les pêcheurs sont d'avis que l'on détruit les reproducteurs en trop grand nombre et qu'il faudrait une meilleure protection. L'on a le soin de protéger d'autres espèces de poissons pendant la saison de la fraie, et la pêcherie de l'alose est d'assez grande importance pour faire de grands efforts dans cette voie.

Il est pris un grand nombre d'aloses dans les rivières Stewiacke et Shubénacadie pendant la saison de la fraie. Ce garde-pêche recommande d'établir une saison close du 1er janvier au 10 juin.

Le saumon a augmenté depuis plusieurs années, ce qui tend a démontrer l'efficacité de la protection. Les rivières sont mieux surveillées qu'autrefois.

Le garde-pêche Pollock, du comté de Colchester, rapporte qu'il y a augmentation de toutes les espèces de poissons dans son district. L'alose, le gasparot et le saumon étaient en plus grande abondance, ce qui était dû sans doute à la plus forte protection donnée à ce poisson en saison close.

Il a été confisqué un rets et un canot que l'on a ensuite détruits. Impossible de découvrir à qui ils appartenaient.

Il y a dans ce district une passe migratoire en bon état.

Le garde-pêche Bland, du comté de Cumberland, rapporte que la plus grande exploitation des pêcheries a eu pour résultat d'augmenter la quantité des poissons des différentes espèces pris.

Un certain nombre de causes ont été intentées pour violation de l'Acte des pêcheries et les coupables traduits devant l'inspecteur et condamnés à l'amende—il y a eu en tout dix causes.

Il y a dans cette division deux passes migratoires, l'une à la scierie de Rhindress qui est en bon état, mais celle du barrage d'amont est considérée en pente trop rapide.

Le garde-pêche Fowler, du comté de Cumberland, rapporte qu'il y a eu une légère diminution dans son district par suite non pas de la rareté du poisson, mais par ce que les pêcheurs ont trouvé de l'occupation plus avantageuse ailleurs.

Il y a eu deux causes pour infraction à l'Acte des pêcheries et une amende a été imposée.

Il y a dans ce district cinq passes migratoires et toutes sont en bon état.

Le garde-pêche Snide, du comté de Hants, rapporte qu'il a été pris plus de poisson, saumons et gasparots.

L'augmentation pour le saumon est due peut-être aux jeunes alevins déposés dans les rivières qui ont maintenant acquis leur croissance.

L'augmentation des gasparots est certainement due au fait que l'on a fait disparaître les obstructions qui existaient autrefois et empêchaient le poisson d'avoir libre accès dans les lacs.

Le garde-pêche W. B. Smith, du comté de Hants, rapporte qu'il y a eu plus de saumons que d'habitude dans la baie de Fundy.

L'alose n'était pas aussi abondante que l'année dernière, et cet employé croit que l'on fait un tort considérable à cette pêcherie en détruisant le poisson chargé d'œufs dans la rivière Shubénacadie.

Le garde-pêche J. B. Colter, de la rivière Shubénacadie, comté de Hants, rapporte que le gasparot était en plus grand nombre que pendant les vingt-cinq années précédentes.

La pêche du saumon, de l'alose et du bar a été également meilleure que l'année dernière.

Les saisons réservées ont été rigoureusement observées, il n'y a pas eu de pêche illégale à la connaissance du garde-pêche. Il n'est pas jeté à l'eau de rebuts de moulins.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ROBERT HOCKIN,

Inspecteur des pêcheries.

QUARTIER N° 3.

RAPPORT ANNUEL DES PÊCHERIES DU QUARTIER N° 3 DE LA NOUVELLE-ECOSSE, COMPRENANT LES COMTÉS DE KING, ANNAPOLIS, DIGBY, YARMOUTH, SHELBURNE, QUEEN ET LUNENBURG, POUR L'ANNÉE 1894, PAR L'INSPECTEUR J. R. KINNEY.

YARMOUTH, N.E., 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.
Ottawa.

MONSIEUR,—En vous soumettant mon présent rapport annuel je dois attirer votre attention sur une faible diminution dans la valeur de la pêche comparativement à celle de 1893.

Il y a eu une diminution d'environ 5,000 qtx de morue, ce qui est évidemment dû à la rareté du poisson, car le tonnage des navires accusait une légère augmentation.

La diminution constatée dans la pêcherie du maquereau est d'une sérieuse importance pour ceux qui ont employé des capitaux considérables à l'achat de trappes et autres engins de pêche. D'après les rapports l'on avait pris en 1893, dans le comté de Lunenburg, plus de 9,000 barils de poissons; dans l'année qui vient de finir cette pêche a presque entièrement manqué. Les employés des pêcheries n'ont pas cherché à expliquer la chose, et je ne me permettrai pas non plus d'exprimer une opinion à ce sujet ou de suggérer quelque remède, car les mouvements des poissons d'eau profonde sont apparemment si incertains qu'il est impossible de formuler des données pour baser nos calculs. Quelques pêcheurs de rets à mailler attribuent leur faible pêche aux effets de la boitte à homard en putréfaction, mais l'on peut clairement démontrer que la pêche du hareng a le moins diminué aux endroits où l'on s'est servi davantage de cette boitte putride, et, en réalité, l'année maintenant close accuse une augmentation de 37,000 barils, dont 31,000 dans les comtés de Yarmouth, Shelburne et Lunenburg, où l'on emploie presque exclusivement de la boitte puante. Il est vrai que la pêche du hareng se fait en grande partie dans la saison de l'année pendant laquelle il est défendu de prendre le homard, mais la même règle s'applique à la pêche du maquereau en été ou en automne.

La pêche du homard est de grande importance, sa valeur totale dans ce quartier est de plus d'un demi-million de dollars. Trois quarts de cette valeur consistent dans l'expédition de homards vivants aux Etats-Unis, où la demande paraît être illimitée. Il n'y a pas moins que 180,000 casiers à homard, et près de 2,000 hommes travaillent à cette industrie; c'est pourquoi les paqueurs et pêcheurs qui songent à l'avenir, approuvent hautement les enquêtes récentes du département ainsi que les mesures rigoureuses adoptées pour la conservation de cette pêcherie. Plusieurs pêcheurs prétendent que la pêche d'hiver est dommageable, d'autres disent que l'on devrait élever la limite au sujet de la taille du crustacé; les uns représentent que la saison est trop longue, tandis que les autres sont d'avis que la même saison close ne devrait pas s'appliquer à tous les endroits en général. Voici ce qu'écrit à ce sujet le garde-pêche T. C. Shreve, de Digby:—

" Ce serait d'un grand avantage pour les pêcheurs de homards de Digby et de Granville, ainsi que pour ceux qui habitent près du rivage de la baie de Fundy côtoyant le comté d'Annapolis, si l'on prolongeait la saison de la pêche du homard jusqu'au 15 août chaque année.

" La saison commence en janvier, les pêcheurs des comtés de Yarmouth, Lunenburg, Shelburne et de la partie d'en bas du comté de Digby, peuvent pêcher dès l'ouverture de la saison, car les baies et pêcheries y sont mieux à l'abri du mauvais temps ordinaire à cette saison de l'année que celles des premiers mentionnés. Les

hautes mers et vents qui règnent à partir de l'anse de Gulliver, dans le comté de Digby, sur la baie de Fundy et le long de cette côte jusqu'au Rocher-Noir, dans le comté de King, font que les pêcheurs de ce quartier ne peuvent commencer leur pêche avant le 1er mai."

Adopterait-on la proposition du garde-pêche Shreve, que ceux pour lesquels le changement est demandé n'en seraient pas beaucoup mieux, car tous les pêcheurs des autres localités se rendraient de suite dans le quartier privilégié pour profiter de cette prolongation de la saison de pêche. Le garde-pêche Shreve répond cependant à cette objection de la manière suivante :—

"Si l'on prétend que cette prolongation de la saison doit engager les pêcheurs des endroits plus favorisés à profiter du mois additionnel dans la localité en question, l'on pourrait, s'il y a lieu, adopter une mesure limitant l'exercice du privilège créé par la prolongation aux pêcheurs résidant entre les endroits mentionnés ci-dessus.

Je considère que la proposition est impraticable, car tout citoyen du Canada pourrait facilement devenir un des résidants de la localité réservée.

Relativement à ce sujet qu'il me soit permis de parler des plaintes qu'une trop grande partie des conserves de notre pays est "attaquée par la rouille". L'on donne différentes raisons pour l'existence de ce mal. Quelques-uns suggèrent que la cause est peut-être que l'on ferme les boîtes sans soin, ou attribuent le mal à la boîtte putride, d'autres l'attribuent à l'action chimique provenant de la mise en conserves du poisson lorsque la chair n'est pas propre à la nourriture. M. John McDonnell, d'Argyle, un ancien paqueur de homards et un observateur intelligent, m'écrit ce qui suit en réponse à ma demande de renseignement à ce sujet :—

"La véritable cause, à mon avis, n'a pas été mentionnée par aucun des articles de journaux, il nous faut retourner en arrière pour la chercher. Il y a un certain nombre d'années, lorsque les feuilles de ferblanc coûtaient trois fois plus que maintenant, cela ne se présentait pas. Pendant les quelques dernières années la feuille de ferblanc est à très bon marché et faite d'acier; la 'rouille' n'existe que depuis que l'on se sert de cette feuille d'acier peu coûteuse. Tous ceux qui se livrent à ce commerce savent que la 'rouille' se manifeste principalement en dessous de la boîte là où le rebord du métal nu est exposé, ainsi qu'à l'intérieur de l'assemblage à recouvrement, et s'étend de ces endroits sur la surface intérieure de la boîte, pour finir par noircir le contenu entier. L'acide muriatique dont on se sert beaucoup pour la fusion empire les choses dans son contact avec le rebord du ferblanc nu. Je ne sache aucun cas de 'rouille' qui ne puisse être attribué à quelque défaut dans la couche d'étain ou au rebord du métal nu. Je crois que les acides employés dans la fabrication des feuilles d'acier ainsi que la mince couche d'étain posée sur les feuilles de ferblanc à bon marché sont la plus grande cause de la 'rouille'."

Ces observations de M. McDonnell méritent d'être étudiées. J'ai eu des conversations avec d'autres paqueurs, et ces derniers partageaient l'opinion de M. McDonnell.

Les règlements concernant la sciure de bois ont été passablement observés; il y a eu quelques poursuites pour infraction. Sur les rivières Kempt et La Have l'on a construit des appareils pour brûler ou détruire autrement la sciure de bois; ces appareils fonctionnent bien.

Le garde-pêche R. F. Reid, de Wolfville, comté de King, écrit : D'après le rapport de 1879, il n'a pas été jeté de sciure de bois dans la rivière ni pris de poisson. La pêche des gasparots a constamment augmenté depuis 1883, ce qui est dû, je crois, à la valeur de la passe migratoire, le poisson pouvant ainsi se rendre sans difficulté à ses frayères, de même qu'à la protection du jeune poisson.

La passe migratoire de Nord à Rocher-Blanc est en bon état, celle du sud n'est pas de même et n'a jamais beaucoup servi. Il s'est exporté environ 1,100 barils de gasparot, le reste a été employé à la consommation locale.

Le garde-pêche J. S. Miller, de Canning, comté de King, rapporte ce qui suit :— La pêche du saumon n'a pas été aussi forte que celle de l'année dernière, laquelle était sans précédents, mais elle a été bonne. La pêcherie d'alose a été inférieure à la moyenne. Le poisson paraissait dispersé, il n'y en avait que quelques-uns par endroits, et aucun banc considérable. La pêche au hareng a été bonne. Dans cer-

taines localités le poisson abondait, dans d'autres il n'y en avait pas autant. On se plaint encore comme d'ordinaire que les casiers à homards éloignent le hareng de la côte. Il n'y a pas à rapporter de condamnations ni d'infractions. Plainte a été faite qu'une scierie jetait de la sciure de bois dans l'eau, mais le propriétaire a répondu qu'il la brûlait, et il n'en a plus été question par la suite.

Le garde-pêche David Evans, de Chester, comté de Lunenburg, rapporte ce qui suit:—La pêche du maquereau n'a été qu'à peu près un tiers de celle de l'année dernière, et celle de l'année dernière était si faible qu'on considérait qu'elle avait manqué. La pêcherie du maquereau dans mon quartier est très incertaine, et j'ignore quelle en est la cause.

Il s'est pris beaucoup de hareng, cela est dû en partie au fait que les pêcheurs se sont occupés de cette pêche, car il n'y avait ni maquereau ni autre poisson plus précieux à prendre.

L'augmentation dans la pêche de la morue peut aussi s'expliquer par la même cause. Le comté ne consomme pas plus de cinq pour cent du poisson pris dans cette division. L'on exporte presque tout le hareng, le maquereau et la morue.

Le garde-pêche W. M. Solomon, de LaHave-ouest, comté de Lunenburg, m'écrit ce qui suit:—La pêche de la morue, de l'égrefin, du merlan et de la merluche est considérablement moindre que celle de la dernière saison, par suite de la rareté du poisson sur les sondes près de la côte. Les pêcheurs de la côte ont à vrai dire bien peu réussi. Questionnés sur les raisons de la rareté du poisson ils disent que d'après leur impression la principale cause doit en être attribuée au chien de mer, qui a fréquenté en grand nombre nos rivages pendant les deux ou trois dernières années. Les pêcheurs n'ont rien épargné pour faire réussir la pêche; la preuve en est dans l'augmentation du nombre de navires, lequel est plus du double de celui de l'an dernier, et l'on dit qu'il y aura encore une augmentation plus forte l'année prochaine. La loi au sujet de la sciure de bois a été rigoureusement observée, et je ne sache pas qu'on ait jeté dans aucun cas les rebuts de moulins dans les cours d'eau. Il y a dans ce quartier neuf passes migratoires en état très passable.

La pêche du hareng a de beaucoup dépassé celle de la dernière saison. Ces poissons arrivent sur nos côtes en très grand nombre à la fin de la saison. Le maquereau a complètement manqué, par suite de la rareté du poisson et non pas à cause de la négligence des pêcheurs. La pêche du homard a bien réussi et les prix élevés payés par les établissements de conserves ont été d'un grand avantage aux pêcheurs. La pêche du saumon excède celle de l'an dernier, et les règlements concernant cette pêcherie ont été généralement bien observés. La pêche du gasparot a été très faible par suite de la rareté du poisson. Il est impossible d'en arriver à une conclusion certaine quant à la raison pour laquelle ces poissons sont si abondants une année, et si rares une autre année.

Le garde-pêche J. R. Halfield, de Tusket, comté de Yarmouth, dit:—Il y a une diminution considérable dans la pêche de la morue comparativement à 1893. La rareté de la boitte y a sans doute contribué pour beaucoup. La pêche du homard accuse également une diminution, bien qu'un plus grand nombre de gens s'occupent de cette pêche. Le homard était certainement rare. Il s'est pris aussi moins de saumons qu'en 1893. Il y a dans ce comté trois passes migratoires toutes en bon état, deux ont été reconstruites cette année. L'Acte concernant la sciure de bois n'a pas été appliqué comme il aurait du l'être, aux scieries de Carleton et de la Rivière-au-Saumon. Les rebuts de moulin jetés à l'eau à ces endroits font un grand tort aux pêcheries.

Le garde-pêche W. M. Bailey, de Round-Hill, comté d'Annapolis, dit: Sous le rapport des navires et du tonnage il y a augmentation, c'est la même chose pour les bateaux et hommes, et l'augmentation de la valeur est proportionnée. Bien que l'on ait augmenté le nombre des nasses, la pêche du hareng dans le bassin d'Annapolis est très faible; elle a cependant été un peu meilleure que celle de l'an dernier, et si l'on avait construit les nasses de l'île plus tôt l'on aurait eu une pêche beaucoup plus forte. Le maquereau a complètement manqué. Le homard accuse une petite diminution. La pêche à la ligne de toutes les sortes de poissons a augmentée d'une façon perceptible. L'on a confisqué et détruit un certain nombre de rets. Deux plaintes ont été faites et les contrevenants traduits en justice.

Le garde-pêche W. J. McGill, du comté de Shelburne, fait rapport comme suit: Nos pêcheurs ont comme d'habitude fait la pêche des bancs avec vigueur et d'assez bons résultats. La pêche n'est pas considérée tout à fait aussi bonne que celle de l'année dernière, la quantité prise au moyen des lignes de fond ne répond pas entièrement aux chiffres ordinaires. L'augmentation de 845 quintaux de morue est due à la meilleure pêche qu'ont faite en bateau les pêcheurs de la côte. C'est rare que l'on ait fait meilleure pêche dans les grands bateaux au large de Lockeport qu'en mai et en juin. Il y a augmentation de 6,705 barils de hareng comparativement aux relevés de l'an dernier. La pêche du hareng a été rarement meilleure, et ce poisson est encore abondant sur notre côte. L'argent dépensé à enlever les obstructions du ruisseau de Dexter à Roseway a donné de bons résultats, car l'on y a vu un grand nombre de jeunes gasparots pendant le mois d'octobre qui retournaient à la mer. Les habitants de la localité considèrent que l'ouverture de ce cours d'eau leur sera d'un grand profit. Les propriétaires de moulins ont assez bien observé l'acte concernant la sciure de bois. En jetant la sciure de bois à l'eau dans ce quartier l'on ferait un grand tort, car cette matière remplirait les havres, et plusieurs personnes sont d'avis que la sciure de bois qui se dépose au fond des cours d'eau détruit les bancs naturels que fréquente le poisson. Il y a dans ce quartier huit passes migratoires, toutes en bon état et dont il est pris grand soin.

Le garde-pêche E. S. Goudry, de Barrington, comté de Shelburne, écrit ce qui suit: Les relevés indiquent une augmentation d'environ 500 livres pour le saumon. Il a été pris plus de ces poissons dans la rivière Clyde que pendant les dix dernières années. Il n'y a pas dans la rivière d'obstructions qui empêchent le poisson d'atteindre ses frayères.

L'augmentation de la morue est d'à peu près deux mille quintaux. Cela est dû à la plus vigoureuse exploitation de la pêcherie. Il y a aussi augmentation du flétan, car le nombre de bateaux et de navires qui ont fait cette pêche a été plus grand que celui de l'an dernier. Même pêche à peu près que l'année dernière pour toutes les autres espèces de poissons.

L'on a bien observé les différentes saisons réservées. Il n'a pas été pêché que je sache en temps défendu. Aucune condamnation ou confiscation de poissons ou d'engins de pêche n'a été faite.

Le garde-pêche J. N. Freeman, de Liverpool, comté de Queen, dit: La pêche de la morue par les bateaux est moindre que celle de l'an dernier, mais les navires qui sont allés sur les bancs et au Labrador ont plus que comblé le déficit. La pêche de l'égrefin, du merlan et de la merluche n'est que d'un peu plus du tiers de celle de l'année dernière, car les pêcheurs d'égrefin américains ont presque épuisé nos pêcheries de ces sortes de poissons. Une flotte de ces navires borde nos côtes en hiver et on les peut voir distinctement du rivage faire la pêche quand le temps est clair. Le hareng d'automne est arrivé à bonne heure et est demeuré jusque tard dans la saison. Cela a permis d'en prendre un nombre exceptionnellement grand et bien supérieur à celui de l'année dernière. Le maquereau a passé nos havres sans s'y arrêter, et la pêche a été en conséquence très faible. La pêche du saumon varie peu de celle de l'an dernier, tandis que pour le gasparot il y a diminution notable, attribuée à la rareté du poisson. Il n'y a pas eu d'abus méritant d'être signalés. Les différentes saisons réservées ont été bien observées sans qu'il ait fallu des mesures spéciales pour appliquer la loi.

Le garde-pêche T. C. Shreve, de Digby, fait le rapport suivant: La quantité de poisson est cette année bien au-dessous de celle de 1893, par suite principalement du mauvais temps, ce qui a empêché les pêcheurs de se porter en mer et de se livrer à leur métier. Une autre raison c'est qu'il n'y a pas eu la même migration de maquereau que l'année dernière, et cela seul abaisse considérablement les chiffres des relevés. La diminution n'est aucunement due à une application moins rigoureuse des règlements de pêche, mais elle n'est attribuable qu'à deux causes: le mauvais temps extraordinaire et la rareté du poisson comparativement à la dernière saison.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. R. KINNEY,

Inspecteur des pêcheries.

NOUVELLE-ÉCOSSE—QUARTIER N° 1.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, du matériel de pêche et des espèces et quantités de poisson, ainsi que du nombre d'hommes employés dans l'industrie de la pêche, dans la Province de la Nouvelle-Ecosse, pour l'année 1894.

Numéro.	Division.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Navires. — Tonnage.	Navires. — Valeur.	Navires. — Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Bateaux. — Valeur.	Bateaux. — Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Rets à mailler. — Valeur.	Rets à trappe. — Nombre.	Rets à trappe. — Valeur.	Seines. — Nombre.	Seines. — Brasses.	Seines. — Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon, salé, barils.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, fumé, liv.	Hareng, salé, barils.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, barils.	Maquereau, frais ou en conserve (en boît.), liv.	Numéro.
	Comté du Cap-Breton.			$			$			$		$			$									
1	De False Bay Beach à Long-Beach					42	1102	70	3960	1050							900		70	2800		128	5600	1
2	De Long-Beach à la Baie Glacée et Bridgeport					14	360	17	1540	369							300		42	2800		20	1400	2
3	De Lingan à la Barre sud et à la rivière Sydney					61	876	99	3520	1204							1180		275	47000		20	2600	3
4	De Sydney au Bras N.-ouest, aux Fourches Sydney					40	470	56	1820	500							20		169	37800	2000			4
5	Du pont des Grand-Narrows à l'île de Noël					37	480	80	990	490							450		242			15		5
6	Boisdale et la rivière George					17	195	24	315	280							170		40			5		6
7	Petit Bras-d'Or et Boularderie	8	130	2225	38	60	1100	125	3400	1100									300			25		7
8	Mines de Sydney, Grand et Petit Etangs					28	310	31	980	495							1670		130			8		8
9	Sydney-Nord à Ball's-Creek					18	280	36	1470	690							65		205			15		9
10	Louisbourg et Kennington-Cove	1	17	300	5	46	2060	112	7040	3520									445			498		10
11	Grande et Petite Lorraine					51	2550	107	9560	4780						16	3000		518			385		11
12	Bauline					13	480	32	1100	550						5	350		65			60		12
13	Main-à-Dieu					44	2200	99	8250	4125						6			220			284		13
14	Baie et rivière Mira					58	1740	110	14840	5936						15	7800		270			190		14
15	Ile Scattarie					10	1100	30	900	450									25			42		15
16	Gabarus, Grand-Lac et Belfry	2	35	700	12	166	4930	286	6510	3305	1	450	1	160	800			400	364			476		16
17	Grand-Narrows et Benacadie					51	690	80	1220	610									168					17
18	Au nord de la baie de l'Est et Eskasoni					62	656	104	1460	730							150		120	1600				18
	Totaux	11	182	3225	55	818	21579	1498	68875	30184	1	450	1	160	800	42	16055	400	3668	92000	2000	2171	9600	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—*Suite*.

Numéro.	Division.	Espèces de poisson.																Produits du poisson.					Valeur totale.	Numéro.
		Homard, conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, tonneaux.	Morue, sèche, qtx.	Merluche, sèche, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Huîtres, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Encornet, barils.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Huile de poisson, galls.	Peaux de loup-marin, nombre.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Guano de poisson, ton'x	$ c.	
	Comté du Cap-Breton.																							
1	De False Bay Beach à Long-Beach		41	1210	4	215	2	900	13350	2000	10		21	35				593		298		15	15,381 70	1
2	De Long-Beach à la Baie Glacée et Bridgeport			499		80		800	2750	2000	15			15				249		124		12	4,508 10	2
3	De Lingan à la Barre sud et à la rivière Sydney	21072		540	5	90	2	600	40800	2000	21			20				270		135		46	14,350 08	3
4	De Sydney au Bras N.-ouest, aux Fourches Sydney			23				1200		3000	45			30				12		6	20		2,154 30	4
5	Du pont des Grand-Narrows à l'île de Noël			1750		350		150		500	120			15				700		350			11,964 00	5
6	Boisdale et rivière George			395	20			200		425	25			5				190		60			2,468 75	6
7	Petit Bras-d'Or et Boularderie	48920		5780	35	380	25	150	6600		40			15				1500	450	630			39,131 30	7
8	Mines de Sydney, Grand et Petit Etangs			475	15	85	10		500		30			6				85		65			4,368 00	8
9	Sydney-Nord à Ball's-Creek			560		75			950	900				10				200		80			3,890 00	9
10	Louisburg et Kennington-Cove	25162		1300		470	18		1060	200	5					130		856		144			21,251 58	10
11	Grande et Petite-Lorraine			1690		665	18		600		35			4		68		1126		153			19,746 40	11
12	Bauline			400		130			120	50	6					20		266		39			3,820 90	12
13	Main-à-Dieu	63840		1400		440	20		1000		30					40		932		132			22,840 40	13
14	Baie et rivière Mira			540		270	20	600	4000	1000	196	20		14	6	60		380		90			11,201 00	14
15	Ile Scattarie			1170		205	28		3000							20		800		45			7,520 50	15
16	Gabarus, Grand-Lac et Belfry	115800		2875		330		150		8400	35			5	8			1387		618			40,873 30	16
17	Grand-Narrows et Benacadie	1440		359				50			9			1				168		130			2,886 30	17
18	Au nord de la baie de l'Est et Eskasoni			150				540		800	46	19		84			400	90		50			2,590 00	18
	Totaux	276234	41	21116	79	3785	143	5340	74730	21275	668	39	21	259	14	338	400	9804	450	3149	20	73	230,946 61	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—**Nouv.-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Division.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Rets à trappe. — Nombre.	Valeur.	Nasses à gasparot. — Nombre.	Valeur.	Seines. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon, salé, brls.	Saumon frais, dans la glace, liv.	Saumon en conserves, en boîtes, liv.	Hareng, salé, barils.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Maquereau, salé, barils.	Maquereau frais ou en cons. (en boît.) liv.
	Comté d'Inverness.			$			$			$		$		$			$							
1	Port-Hood	1	26	350	5	75	1500	170	10000	3800	1	800							250		200	10000	120	
2	Petite-Mabou					30	300	45	1200	400											140	4000	20	
3	Bord de la mer					15	200	30	2500	900											220	6000	20	
4	Judique et Petite Judique					55	650	112	6000	2000									400		1050	50000	70	
5	Longue-Pointe					27	380	45	2000	700									3500		400	7000	60	
6	Creignish					16	160	32	2100	900									4850		420	6000	20	
7	Pointe-Basse					25	250	45	2500	800											850	8000	10	
8	Port-Hastings	1	34	1000	3	23	500	42	1800	600											700	3000	30	
9	Port-Hawkesbury	3	164	4800	15	20	300	30	6000	180					3	525	600				900	1000	890	
10	Baie de l'Ouest à Malagawatch	1	60	1500	13	97	1840	275	9920	3224											2200			
11	Orangedale Boom et rivière Dennis					32	815	123	3570	1234											185			
12	Anse au Phoq., R. des Habit. et Estmere					23	445	69	2080	685											95			
13	Havre Mabou, Houillères et Sight-Point					24	510	54	900	430								5	460	500	52		10	
14	Port-Pain et Grande-Anse					12	240	26	600	290											31		22	
15	Whycocomagh					23	420	52	1600	570									750		52			
16	Scottsville et lac de l'Est-Ainslie					8	68	12	540	145														
17	Côté ouest du havre de la Margaree, rivière et fourches de la Margaree	1	26	1500	7	8	230	16	1740	528			68	580					33857		20		8	560
18	Ile Margaree					17	320	36	980	264											38		350	
19	Mar. de la Gr.-Anse à l'anse de la Baleine					34	704	69	2038	610									540		119		102	
20	Grand-Etang					16	1000	50	1700	910									200		200		526	
21	Friar's-Head et Anse à Doucet					44	1870	161	2770	1590									7400		256		470	
22	Margaree nord-est et est	2	17	220	15	23	1400	89	4500	4700								2	5000		23		75	
23	Havre de l'Est	8	95	2300	37	79	2855	269	3040	2025								8	3800		517		322	
24	Pointe Chéticamp et Cap-Rouge					82	3330	267	2160	900								3	4000		120		1260	
	Totaux	17	422	11670	95	808	20287	2119	72238	28385	1	800	68	580	3	525	600	18	65007	500	8788	95000	4385	560

Statistique du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—**Nouv.-Écosse**—*Suite.*

Numéro.	Division.	Espèces de poisson.																	Produits du poisson.				Valeur totale.
		Homard, conserves en boîtes, liv.	Moruesèche, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Merluche sèche, qtx.	Noues de merluche, liv.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Achigan, liv.	Alevins, brls.	Huîtres, brls.	Moules, brls.	Anguilles, brls.	Encornet, brls.	Chien de mer, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, gallons.	Peaux de phoq.n°	Poisson employé com. boitte, brls.	Poisson employé c. engrais, brls.	
	Comté d'Inverness.																						$ c.
1	Port-Hood	58107	2000	....	1000	700	500	300	300	800	300	....	....	....	20	200	2000	....	1600	..	300	20	26,739 98
2	Petit-Mabou	....	450	....	60	60	50	100	225	400	....	25	....	....	....	15	800	....	60	..	60	....	3,674 50
3	Bord de la mer	33971	150	....	180	70	60	..	225	200	....	15	....	....	....	25	1000	....	50	..	80	10	7,818 44
4	Judique et Petite Judique	35083	260	....	100	60	70	2000	....	1100	....	10	....	....	80	60	1600	....	50	..	80	10	14,512 62
5	Longue-Pointe	....	150	....	....	...	20	1000	....	400	....	20	....	....	10	....	700	....	30	..	50	....	4,566 50
6	Creignish	....	140	....	....	....	60	....	....	....	....	20	....	....	....	....	300	....	60	..	60	....	4,252 00
7	Pointe-Basse	..	180	....	....	....	25	....	....	....	....	25	....	....	....	....	400	....	40	..	50	..	5,157 50
8	Port-Hastings	15360	160	....	....	....	55	200	....	6000	...	35	....	....	100	....	....	....	40	..	60	20	8,246 40
9	Port-Hawkesbury	...	260	....	....	...	60	600	850	2000	....	40	...	....	20	50	....	....	1600	..	50	....	19,422 50
10	Baie de l'Ouest à Malagawatch	....	690	33	....	...	....	3100	....	6600	....	145	140	55	233	380	....	....	147	..	2400	....	22,953 80
11	Orangedale Boom et rivière Dennis	....	235	12	...	....	....	3200	....	7600	....	52	650	22	180	100	..	....	37	..	1425	....	10,002 30
12	Anse au Ph., R. des Habit. et Estmere	....	100	4	....	....	....	1600	....	1600	....	40	90	23	41	80	....	....	16	..	40	....	2,611 90
13	Havre Mabou, Houillères et Sight-Point	23280	350	....	84	....	47	400	225	4000	400	17	....	....	10	15	...	19	245	..	117	....	6,690 70
14	Port-Bain et Grande-Anse	4896	105	....	14	...	18	....	40	4200	....	3	...	....	....	5	....	7	70	..	38	....	2,055 44
15	Whycocomagh	....	135	2	....	....	..	2000	....	3900	....	15	15	8	102	40	....	....	57	..	15	....	2,799 80
16	Scottsville et lac de l'Est-Ainslie	....	....	....	....	....	....	17300	....	....	....	129	...	....	58	...	....	....	....	..	....	....	2,826 00
17	Havre Margaree, côté ouest, rivière et fourches de la Margaree	4560	1412	....	30	....	60	1730	350	..	....	1439	....	....	5	7	7600	....	820	..	50	....	20,839 00
18	Ile Margaree	6000	160	....	10	...	25	....	280	....	....	....	....	....	....	20	8900	...	80	..	118	....	7,149 50
19	Mar. de la Gr. Anse à l'A. de la Baleine	7200	271	....	....	....	42	....	100	....	....	....	....	....	....	15	30000	....	171	..	134	....	5,085 40
20	Grand-Etang	22000	1805	....	25	...	65	....	400	....	....	....	....	....	8	250	....	....	1050	2	850	....	22,614 00
21	Friar's-Head et Anse à Doucet-	4416	1250	....	....	....	101	....	400	....	....	....	....	....	...	...	....	....	335	..	32	....	16,030 74
22	Margaree nord-est et est	....	1750	....	..	....	200	600	....	....	...	68	....	....	....	....	....	....	700	5	...	....	11,378 75
23	Havre de l'Est	21600	7365	....	360	....	372	....	....	....	....	....	....	....	....	966	....	....	3555	..	1428	....	53,519 00
24	Pointe Chéticamp et Cap-Rouge	35520	3592	....	222	....	213	...	....	....	....	....	....	...	10	400	....	....	885	20	521	....	44,325 80
	Totaux	271993	22970	51	2085	890	2043	34130	3395	38800	700	2098	895	108	877	2628	53300	26	11698	27	7958	60	325,272 57

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	Division.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon, salé, barils.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, barils.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en conserves, liv.	Morue sèche, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Egrefin, qtx.	Numéro.
	Comté de Richmond.			$			$			$									
1	Arichat et Petit-de-Grat	12	230	4125	40	177	1770	208	25000	8124	5	......	2187	533	81272	3337	10	1181	1
2	Cap Auget et Arichat-ouest	4	109	2115	12	209	2090	233	27820	8346	....	......	2968	144	86728	1475	8	1238	2
3	Baie Rocheuse	....	....	......	......	42	420	62	9800	2940	....	......	321	189	...	285	....	82	3
4	D'Escousse et D'Escousse, en bas	17	749	12460	187	189	1890	110	8300	2480	....	......	411	334	54340	8623	7	188	4
5	Rivière Bourgeois	23	618	10170	170	19	200	22	2800	1000	....	......	200	......	......	8000	....	150	5
6	Grandigue et Port Saint-Louis	....	....	......	......	23	530	46	4000	1450	....	......	200	200	......	200	....	50	6
7	Rivière des Habitants et Bassin	6	154	1600	22	100	9600	180	38500	9500	....	......	1700	250	......	6900	...	3020	7
8	Port-Malcolm et Détroit de Canso	7	304	3300	50	83	930	100	7400	3075	....	......	835	74	9600	1400	...	15	8
9	Baie de l'Ouest	....	....	......	......	95	950	190	4500	1850	12	......	350	......	......	550	....	......	9
10	De Fourchu à Saint-Esprit	....	....	......	.....	56	1200	140	7480	1309	....	......	210	230	86880	1490	....	88	10
11	De L'Archevêque à Pointe-Michaud	....	....	......	......	75	1265	150	15300	2678	....	2500	390	828	23240	652	....	165	11
12	L'Ardoise, en bas, L'Ardoise et Rockdale	2	22	400	7	199	3485	396	35000	6125	....	3000	1480	2824	73008	3670	....	1580	12
13	Grande-Grève et Saint-Pierre	4	99	1195	16	38	855	93	7780	1624	....	......	290	161	......	1326	....	149	13
	Totaux	75	2285	35365	504	1305	25185	1930	193680	50501	17	5500	11542	5767	415068	37908	25	7906	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—Nouv.-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	Division.	Espèces de poisson. Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Encornet, barils.	Flie, liv.	Poisson commun et mêlé, liv.	Produits du poisson. Huile de poisson, gall.	Poisson employé comme boitte.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
	Comté de Richmond.													
1	Arichat et Petit-de-Grat	1472	1145	......	49	102	22	226	6900	640	1716	....	56,689 48	1
2	Cap-Auget et Arichat-ouest	52	763	......	123	182	96	396	71900	....	1673	60	47,252 92	2
3	Baie Rocheuse	21	90	......	23	27	4	46	1270	....	282	10	6,390 80	3
4	D'Escousse et D'Escousse, en bas	7	23570	2400	102	296	53	70	1800	25	2841	....	60,454 50	4
5	Rivière Bourgeois	......	....	......	......	......	8	......	....	....	6000	120	40,085 00	5
6	Grandique et Port Saint-Louis	......	....	10000	20	......	100	......	....	....	100	50	6,470 00	6
7	Rivière des Habitants et Bassin	......	....	14000	850	......	40	......	....	....	450	60	57,540 00	7
8	Port-Malcolm et Détroit de Canso	......	....	......	458	......	......	......	....	....	500	65	14,619 50	8
9	Baie de l'Ouest	......	....	....	12	....	15	......	....	....	170	10	4,523 00	9
10	De Fourchu à Saint-Esprit	19	1700	800	24	......	14	......	....	....	501	195	24,327 60	10
11	De L'Archevêque à Pointe-Michaud	26	600	940	67	6	32	......	....	....	219	120	21,675 70	11
12	L'Ardoise, en bas, L'Ardoise et Rockdale	70	....	......	240	......	28	......	....	....	1225	260	81,357 12	12
13	Grande-Grève et Saint-Pierre	61	....	1412	53	....	29	......	....	....	479	95	11,106 70	13
	Totaux	1728	27868	29552	2021	613	441	738	81870	665	16156	1045	432,492 32	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—**Nouv.-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Division.	Navires et bateaux employés à la pêche.							Matériel de pêche.							Espèces de poisson.							Numéro.
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Rets à pièges.		Seines.										
		Numéro.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Numéro.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Numéro.	Valeur.	Numéro.	Brasses.	Valeur.	Saumon salé, brls.	Saumon frais, dans la glace, liv.	Saumon, conserves, en boîtes, liv.	Hareng salé, brls.	Maquereau salé, brls.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, tonnes.	
	Comté de Victoria.			$			$			$		$			$								
1	Anse à la Viande, anse au Naufrage et Burton's-Beach					39	580	65	1736	868						11		192	22	56	30816		1
2	Etang de la baie Saint-Laurent, à Middle-Harbour-Head					96	1910	177	6104	3052						41			28	749			2
3	Pointe Blanche, New-Haven et Neils-Harbour					137	4360	246	8716	4358						31		240	67	195	19728		3
4	Anse Verte et baie du Nord					91	2195	154	4480	2090						40			12	205	724		4
5	Grand Bras-d'Or, île aux Oiseaux et New-Campbellton					48	490	35	2250	710						2	400		325	30	1680		5
6	Englishtown, Barachois et anse au Breton.	2	25	400	8	145	1625	262	12100	4120	1	400	3	250	150	41		590	1225	500	15552		6
7	Wreck-Cove et Path-End					30	480	33	3050	980						16			125	150			7
8	Baie du Sud et Middle-Head	2	31	550	8	90	1600	194	13240	3600	1	400				65			21	390	24000		8
9	Baddeck et Kemp-Head					48	583	65	1365	415						6	150		169	2		1	9
10	Côtés nord et sud de Little-Narrows					41	398	59	1285	315						1			239	4			10
11	Washabuck					16	131	20	550	138						2			44				11
12	Iona					64	582	123	2490	475						3	200		395	15			12
	Totaux	4	56	950	16	845	14934	1433	57366	21121	2	800	3	250	150	259	750	1022	2672	2296	92500	1	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—**Nouv.-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	Division.	Espèces de poisson.														Produits du poisson.			Valeur totale.	Numéro.
		Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Merluche, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Huîtres, brls.	Anguilles, brls.	Encornet, brls.	Chien de mer, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Peaux de loup-marin.	Poisson employé comme boitte, brls.	$ c.	
	Comté de Victoria.																			
1	Anse à la Viande, anse au Naufrage et Burton's-Beach	500	....	....	50	....	100	......	......	....	....	....	.. .	7800	36	264	2	240	8,491 14	1
2	Etang de la baie Saint-Laurent, à Middle-Harbour	1495	....	....	160	....	2800	400	......	....	....	25	.....	36000	94	1180	5	260	20,635 75	2
3	Pointe Blanche, New-Haven et Neil's Harbour	6700	....	97	565	....	......	1300	.....	....	....	....	......	90000	255	5000	30	710	43,592 92	3
4	Anse Verte et baie du Nord	3997	....	16	340	....	400	500	..	....	....	....	.....	39000	101	2340	20	300	25,075 86	4
5	Grand-Bras d'Or, île aux Oiseaux et New-Campbellton	200	....	....	....	....	......	.....	.....	2	....	4	20	2000	......	80	....	10	3,324 70	5
6	Englishtown, Barachois et anse au Breton	1200	....	160	241	10	......	1000	6000	10	60	80	250	2000	400	1000	....	460	26,892 78	6
7	Wreck-Cove et Path-End	225	....	5	110	....	......	1500	.....	10	....	....	50	17000	112	125	....	45	5,342 00	7
8	Baie du Sud et Middle-Head	2200	5	60	370	60	.....	5000	......	30	....	....	1750	11000	175	1600	....	700	31,444 50	8
9	Baddeck et Kemp-Head	1620	....	....	......	....	1750	......	3935	20	70	30	.....	....	10	191	....	29	9,461 15	9
10	Cotés nord et sud de Little-Narrows	164	....	....	....	. .	300	. ...	1330	54	48	16	.....	....	4	62	....	14	2,607 80	10
11	Washabuck	67	....	....	....	....	750	.. ...	1200	3	100	3	.....	....	6	20	....	5	1,142 00	11
12	Iona	1355	....	....	.....	...	......	......	865	51	500	18	.....	....	.....	253	....	20	10,731 45	12
	Totaux	19723	5	338	1836	70	6100	9700	13330	180	778	176	2070	204800	1193	12115	57	2793	188,742 05	

RÉCAPITULATION

De la production et de la valeur des pêcheries dans l'Ile du Cap-Breton, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.		Quantités.	Taux.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon, salé	brls.	336	16 00	5,376 00
do frais	liv.	87,312	0 20	17,462 40
do en conserves	boîtes.	1,522	0 15	228 30
do fumé	liv.	400	0 20	80 00
Hareng, salé	brls.	26,670	4 50	120,015 00
do frais, dans la glace	liv.	187,000	0 01¼	2,337 50
do fumé	"	2,000	0 02	40 00
Maquereau, salé	brls.	14,619	14 00	204,666 00
do en conserves	boîtes.	10,160	0 12	1,219 20
Homard, en conserves	"	1,055,795	0 14	147,811 30
do frais	ton'x.	42	75 00	3,150 00
Morue, séchée	qtx.	101,717	4 50	457,726 50
Langues et noues de morue	brls.	81	10 00	810 00
Merluche, séchée	qtx.	2,502	2 50	6,255 00
Noues de merluche	liv.	890	0 50	445 00
Egrefin, séché	qtx.	15,570	3 50	54,495 00
Merlan, séché	"	1,941	2 50	4,852 50
Truite	liv.	45,570	0 10	4,557 00
Flétan, frais	"	115,693	0 10	11,569 30
Eperlan	"	102,957	0 05	5,147 85
Bar	"	700	0 10	70 00
Gasparot	brls.	4,967	4 00	19,868 00
Huîtres	"	1,712	4 00	6,848 00
Moules	"	742	6 00	4,452 00
Anguille	"	1,753	10 00	17,530 00
Alose	"	14	10 00	140 00
Encornet	"	5,774	4 00	23,096 00
Plie	liv.	81,870	0 05	4,093 50
Petite morue	"	400	0 05	20 00
Poisson commun et mélangé		1,884	3 00	5,652 00
Huile de poisson	galls.	49,773	0 40	19,909 20
Poisson employé comme boitte	brls.	14,945	1 50	22,417 50
do comme engrais	"	80	0 50	40 00
Guano de poisson	ton'x.	73	25 00	1,825 00
Peaux de loup-marin	nombre.	534	1 25	667 50
Chien de mer	liv.	258,100	0 01	2,581 00
Total				1,177,453 55
Total pour 1893				1,072,414 89
Augmentation				105,038 66

Tableau du nombre et de la valeur des navires et bateaux, rets, nasses, etc., employés aux pêches de l'Ile du Cap-Breton, et estimation approximative de la valeur du matériel de pêche non compris dans les relevés statistiques de 1894.

Matériel.	Valeur.
	$ c.
107 navires, 2,945 tonneaux	51,210 00
3,776 bateaux	81,985 00
392,159 brasses de rets	130,191 00
47 fabriques de conserves	36,320 00
91,512 trappes à homard	81,500 00
Lignes à main, lignes traînantes, etc	17,166 00
Quais de pêche, maisons et divers	79,389 00
Vapeurs, semaques, canots, etc	9,950 00
33 rets à éperlan	3,909 00
4 rets à trappe	2,050 00
7 seines	1,550 00
Total	495,220 00

NOUVELLE-ÉCOSSE—

Statistique du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés poisson, et du nombre total d'hommes employés, etc.,

Numéro.	Quartier.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Brasses.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Valeur.	Matériel de pêche. Nasses. Nombre.	Matériel de pêche. Nasses. Valeur.	Matériel de pêche. Lignes traînantes. Nombre.	Matériel de pêche. Lignes traînantes. Valeur.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng. Salé, brls.	Hareng. Fumé, liv.
	Comté d'Antigonish.		$			$		$		$			
1	Havre au Bouche	32	470	38	16300	788	......	....	24	213	......	348	......
2	Linwood, Cap-Jack et Petite Tracadie	33	497	36	19120	691	......	....	14	139	400	332	......
3	Tracadie et Bayfield	26	393	29	13235	1111	......	....	....	....	5600	135	......
4	Monk's-Head, côté sud et nord du havre d'Antigonish	26	443	33	26660	2133	......	....	9	113	14400	223	......
5	Lakevale, Anse Ballantyne et côté sud du Cap-George	24	515	47	15600	978	......	....	31	356	3600	335	......
6	Côté nord du Cap-George et Georgeville	27	486	48	12500	479	......	....	34	449	2000	143	......
7	Anse Maligne, et ruiss. du Docteur, Arisaig, Knoidart et Moidart	32	429	47	12000	1096	......	....	19	224	11900	175	......
	Totaux	200	3233	278	115415	7276	......	....	131	1494	37900	1691	......
	Valeur $	....	....	....	......	....	......	....	....	...	7580	7610	......
	Comté de Colchester.												
1	Sterling	17	220	19	500	200	....	....	....	....	... ..	....	......
2	Stewiacke	47	226	65	590	315	....	....	.. .	....	4500	....	......
3	Cinq-Iles	8	220	16	......	....	2	550	8	180	2200	...	....
4	Economie	9	250	18	3020	615		8	2900	....	....	12750	....	10800
5	Petite rivière à l'Achigan jusqu'au village Highland	16	540	32	4925	1085		6	1650	....	....	19825	....	... ..
6	Grand-Village et Queen's-Village	20	578	40	6505	1495	......	..	....	....	35260	...	......
	Totaux	117	2034	190	15540	3710	16	5100	8	180	74535	....	10800
	Valeur $	....	....	....	......	....	......	....	....	....	14907	....	216

Quartier N° 2.

à la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, des espèces et quantité de dans la province de la **Nouvelle-Écosse**, pour 1894.

Maquereau				Merluche.													
Salé, brls.	Frais ou en conserves, en boîtes, livres.	Homard, en boîtes, liv.	Morue, séchée, qtx.	Séchée, qtx.	Noues de, liv.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Eperlan.	Achigan, liv.	Gasparot, barils.	Huîtres, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Huile de poisson, gallons.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Valeur totale.
																	$
84	......	......	68	10	15	13	100	1500	....	43	....	10	....	60	84	....	3,634
51	...	74500	53	14	30	14	300	1200	....	44	27	100	...	80	100	...	14,611
26	42000	......	25	......	......	...	800	3000	....	28	119	20	....	20	70	....	8,376
....	......	38400	49	8	12	....	2000	8000	....	36	....	75	....	50	132	....	71,218
68	......	24500	325	461	593	68	....	.....	....	61	....	....	....	860	238	....	10,705
76	......	17300	319	685	1281	60	....	.....	....	27	....	....	....	1080	184	....	9,344
42	......	44500	66	221	527	27	....	......	....	15	....	....	....	420	96	....	11,565
347	42000	199200	905	1399	2458	182	3200	13700	....	254	146	205	....	2570	904	....	69,453
4858	5040	27888	4074	3498	1229	637	320	685	....	1016	584	2050	....	1028	1356	....	....
....	.....	29600	......	......	.....	....	500	12000	....	....	30	2	....	....	30	150	5,054
....	......	....	......	......	.....	....	2700	......	300	143	....	....	62	....	....	....	2,392
....	.....	.....	77	......	.....	....	100	......	....	....	....	....	3	....	....	....	827
....	......	....	9	......	.....	....	300	......	....	....	....	....	82	....	....	....	3,656
....	......	......	......	......	.....	....	200	......	....	....	....	....	177	....	....	....	5,755
....	......	......	......	......	.....	....	100	......	....	....	....	....	176	....	....	....	8,822
....	......	29600	86	......	.....	....	3900	12000	300	143	30	2	500	....	30	150	26,506
....	......	4144	387	......	.....	....	390	600	30	572	120	20	5000	....	45	75	....

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Rets à éperlan. — Nombre.	Valeur.	Nasses. — Nombre.	Valeur.	Saumon, frais dans la glace, liv.
	Comté de Cumberland.			$			$			$		$		$	
1	Pugwash, Port-Philippe et rive du Golfe	....	....	....	....	141	5965	511	1400	379	53	1325	....	....	....
2	Wallace	....	....	....	....	25	200	40	700	290	16	480	....	....	....
3	Rivière Philippe	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2000
4	La Planche et Nappan	....	....	....	....	....	....	....	170	70	9	25	....	....	225
5	Minudie à la riv. aux Pommes	....	....	....	....	5	100	8	127	70	....	....	....	....	440
6	Advocate	....	....	....	....	9	280	21	310	100	....	....	....	....	250
7	Ile Spencer et Port-Greville	1	80	100	4	10	225	20	625	249	....	....	1	25	....
8	Parrsborough	1	30	300	4	7	170	16	460	230	....	....	2	60	2700
	Total	2	110	400	8	197	6940	616	3792	1388	78	1830	3	85	5615
	Valeur $	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1123

la pêche, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc.—Nouv.-Écosse—*Suite*

Espèces de poisson.															Produits du poisson.			Valeur.	Numéro.
Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, conserves (en boîtes), liv.	Morue, séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Huîtres, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	$ cts.	
4	....	....	5	518602	....	....	....	....	....	61200	50	99	....	2	....	1246	2500	79,487 00	1
....	1200	....	....	......	....	....	....	500	....	16000	200	400	4	5	....	....	. ..	3,352 00	2
....	....	....	....	......	....	....	....	1000	....	.....	570	....	15	10	....	....	......	3,030 00	3
....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	500	70	....	....	5	....	....	......	400 00	4
....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	......	....	....	....	155	....	....	......	1,638 00	5
239	1000	....	....	......	75	28	....	....	....	......	....	....	....	....	15	....	......	1,578 00	6
186	....	300	....	1000	90	25	48	....	650	......	....	....	....	....	20	....	......	1,668 00	7
65	2000	300	....	......	105	25	29	....	1400	......	....	....	....	...	15	....	. ...	1,636 00	8
494	4200	600	5	519602	270	78	77	1500	2050	77700	890	499	19	177	50	1246	2500	92,789 00	
2223	42	12	70	72744	1215	273	192	150	205	3885	3560	1996	190	1770	20	1869	1250	....	

Statistique du nombre, du tonnage et la la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, matériel de pêche, etc.—
Nouvelle-Écosse—*Suite.*

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. — Nombre.	Valeur.	Seines. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à éperlan. — Nombre.	Valeur.	Nasses. — Nombre.	Valeur.	Lignes traînantes. — Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, fumé, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Numéro.
	Comté de Guysborough.			$			$			$		$			$		$		$		$							
1	Ecum Secum	....	....	....	....	65	900	74	900	560	....	....	3	180	110	....	....	....	....	4	20	....	1100	140	40	....	....	1
2	Marie-Joseph	....	....	....	....	47	1000	62	1400	900	....	....	2	160	80	....	....	....	....	3	15	....	....	....	120	....	10	2
3	Liscombe, baies des Espagnols et Gegoggin	....	....	....	....	120	2800	150	4500	2700	....	....	2	180	100	....	....	....	....	7	35	....	950	250	350	....	80	3
4	Baie et rivière Ste-Marie	....	....	....	....	45	600	60	1800	1000	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	15	....	8400	500	400	....	10	4
5	Havre du Vin	....	....	....	....	20	350	27	1650	500	....	....	2	130	110	....	....	....	....	4	20	....	900	80	360	....	15	5
6	Havre et lac aux Sauvag.	....	....	....	....	50	950	75	3650	1000	....	....	....	....	....	....	....	....	....	15	60	....	200	....	600	....	5	6
7	Havre Holland et rivière aux Sauvages	....	....	....	....	17	800	12	1000	500	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	450	....	460	....	4	7
8	Port-Beckerton	....	....	....	....	54	1350	62	4050	1525	....	....	....	....	....	....	....	2	30	5	25	....	....	....	1200	....	50	8
9	Havre du Pêcheur	....	....	....	....	30	750	50	4000	1200	....	....	....	....	....	....	....	2	30	....	....	....	....	....	670	....	25	9
10	Havre du Pays et havre d'Isaac	....	....	....	....	72	1200	95	2670	1300	....	....	3	200	250	....	....	....	....	4	20	....	1600	80	480	....	30	10
11	Du havre Isaac à Whitehead	8	195	5100	36	646	23018	661	108100	35295	2	200	51	1505	570	9	135	1	8	160	800	10	....	....	7360	55200	2385	11
12	De Whitehead à Canso, y compris Tittle	2	31	620	8	215	10000	280	32100	8020	29	7000	4	1200	920	....	....	....	....	120	500	....	6000	....	1060	....	525	12
13	Canso à la riv. au Saum.	....	....	....	....	316	3998	272	40120	9486	40	4600	6	710	600	2	40	....	....	264	800	....	4000	....	2051	49000	407	13
14	Riv. au Saumon à la ligne de comté d'Antigonish, y comp. l'anse de Cook, Guysborough, la côte Nord et Canso	11	325	4329	54	458	9160	492	81291	16429	....	....	6	1100	660	6	120	....	....	144	578	....	10424	....	4017	189000	1435	14
	Totaux	21	551	10049	98	2155	56876	2372	287231	80415	71	11800	79	5365	3400	17	295	5	68	733	2888	10	34024	1050	19168	293200	4981	
	Valeur $	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	160	6804	210	86256	2932	69734	

Statistique du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, du matériel de pêche, etc.—
Nouvelle-Écosse—*Suite.*

Numéro.	Quartier.	Espèces de poisson. — Maquereau, frais ou en conserves (en boîtes), liv.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, tonnes.	Morue, sèche, qtx.	Merluche, sèche, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Achigan, liv.	Gasparot, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Encornet, barils.	Plie, liv.	Petite morue, ou poisson gelé, liv.	Poisson commun et mélangé, barils.	Produits du poisson. — Huile de poisson, galls.	Poisson empl. comme boitte, barils.	Poisson empl. comme engrais, barils.	Valeur.	Numéro.
	Comté de Guysborough.																						$ c.	
1	Ecum Secum	....	32000	....	450	....	80	....	1600	460	500	....	10	64	15	48	1000	....	....	260	460	150	9,193 00	1
2	Marie-Joseph	....	58800	....	750	40	75	....	....	260	1200	....	....	90	20	26	750	600	....	450	600	240	14,936 00	2
3	Liscombe, baie des Espagnols et Gegoggin	....	76150	....	1700	20	100	....	2950	3200	1500	....	195	240	45	25	800	700	....	950	900	380	27,341 00	3
4	Baie et rivière Ste-Marie	....	35620	....	175	15	25	....	8900	2000	2500	150	60	25	12	10	400	300	....	125	200	175	11,898 00	4
5	Havre au Vin	....	....	....	190	....	12	....	500	600	1000	....	5	10	10	10	200	200	....	100	150	....	3,598 00	5
6	Havre et lac aux Sauvages	100	38400	....	120	....	20	....	800	250	900	....	45	10	22	10	300	600	....	75	300	190	10,088 00	6
7	Havre de Holland et rivière aux Sauvages	600	....	....	60	....	15	....	6000	240	....	....	....	5	10	....	600	300	....	40	125	....	3,618 00	7
8	Port de Beckerton	....	52600	....	140	10	20	....	500	....	....	....	10	80	25	....	600	300	....	90	700	262	16,351 00	8
9	Havre du Pêcheur	....	22000	....	150	20	30	....	....	1200	1000	....	4	10	40	9	....	....	....	85	175	110	8,318 00	9
10	Havre du Pays et havre Isaac.	....	62300	....	195	....	....	....	1300	200	2000	....	30	15	20	10	400	600	....	100	260	310	13,865 00	10
11	Du havre Isaac à Whitehead	16400	439300	....	8699	268	3456	1255	6300	106454	4760	850	847	65	268	100	....	700	1838	18837	3352	2000	220,617 00	11
12	De Whitehead à Canso, y compris Tittle	107000	279600	20	5450	545	1090	1090	975	4000	....	....	106	....	65	2100	....	....	500	9585	2400	1400	118,088 00	12
13	De Canso à la riv. Saumon	291800	57600	....	2202	284	1378	128	1700	....	2500	....	46	....	12	3500	....	....	1450	9864	3528	250	101,196 00	13
14	De la riv. au Saumon à la ligne du comté d'Antigonish, y compris l'anse à Cook, Guysborough, la rive Nord et Canso	200400	5952	....	1871	308	1342	69	2150	....	10200	....	429	....	38	900	....	....	1230	8398	1250	300	94,730 00	14
	Totaux	616300	1160322	20	22152	1510	7643	2542	33675	118864	28060	1000	1787	614	602	6748	5050	4300	5018	48959	14400	5767	653,837 00	
	Valeur $	73956	162445	1500	99684	3775	26750	6355	3368	11886	1403	100	7148	4298	6020	26992	252	215	7527	19583	21600	2884	....	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, du matériel de pêche, etc.—
Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Navires. — Tonnage.	Navires. — Valeur.	Navires. — Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Bateaux. — Valeur.	Bateaux. — Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Rets à mailler. — Valeur.	Rets à pièges. — Nombre.	Rets à pièges. — Valeur.	Seines. — Nombre.	Seines. — Brasses.	Seines. — Valeur.	Lignes traînantes. — Nombre.	Lignes traînantes. — Valeur.	Saumon. — Frais dans la glace.	Saumon. — Fumé.	Hareng. — Salé.	Hareng. — Frais ou gelé.	Maquereau. — Salé.	Maquereau. — Frais ou en conserves (en boites).
	Comté d'Halifax.			$			$			$		$			$		$	Liv.	Liv.	Barils	Liv.	Brls.	Liv.
1	Côte Nord	..	....	......	....	168	1800	170	10000	1800	3	400	60	6000	2800	....	....	4000	300	50	.....	150	.....
2	Sainte-Marguerite-Est	2	38	400	7	160	3000	160	11000	1750	6	600	39	3700	4850	40	80	2000	....	40	.....	100	.....
3	Havre aux Sauvages	4	62	1500	22	225	3500	230	30000	4500	4	800	29	2800	4000	80	160	4000	....	7000	8000	700	4000
4	Anse à Peggy	1	10	170	3	57	1000	49	6800	1700	..	....	8	750	1550	20	45	1820	....	350	2850	250	1500
5	Dover	6	116	1800	27	200	2400	170	28000	4500	..	....	50	5000	7500	100	250	2000	....	500	20000	490	3000
6	Prospect	1	22	400	4	180	1800	200	20000	2600	..	....	46	4600	9400	120	240	2000	....	750	10000	1000	.....
7	Baie Terence	4	65	1200	15	230	3000	240	10000	1500	..	...	33	3000	6500	100	250	400	....	600	8000	450	.....
8	Pennant	5	70	2000	18	65	3000	120	4500	800	..	....	13	1200	3000	60	125	80	....	100	2000	100	.....
9	Sambro	1	30	900	6	71	1500	126	8050	1460	..	....	8	600	1400	30	65	260	....	110	800	80	.....
10	Havre de Ketch	2	35	1250	8	80	1100	186	8500	2000	..	....	16	1600	3500	55	110	350	....	50	500	150	500
11	Anse au Portugais	..	....	....	...	92	1350	185	15000	2900	..	....	19	1900	4800	25	60	180	....	25	.....	100	.....
12	Anse au Hareng	8	231	7500	50	68	680	38	2500	650	..	...	25	2600	6000	100	250	600	....	30	.....	60	.....
13	Anse Ferguson	1	30	500	8	58	600	51	2400	375	..	....	49	4800	12300	10	20	30	....	80	2000	40	.....
14	Bedford	..	....	....	....	6	110	10	600	250	..	....	3	300	1200	....	....	600	....	18	....	25	.....
15	Halifax	4	240	9500	52	12	250	30	380	100	..	....	15	1500	5000	100	300	......	....	5	.....	15	2000
16	Passage de l'Est et île du Diable	1	15	600	6	87	1650	77	16550	1080	..	....	....	......	......	....	....	865	....	217	.....	33	.....
17	Lawrencetown et baie des Vaches	..	....	......	....	25	360	23	10000	664	..	....	....	......	......	....	....	390	....	170	.....	62	.....
18	Havre des Trois-Brasses et Seaforth	2	93	2300	28	58	426	24	6900	330	..	....	....	......	......	....	....	300	....	222	.....	35	.....
19	Chezzetcook-Ouest	9	369	10075	97	156	1500	68	30000	1880	..	....	....	......	......	....	....	......	....	600	.....	158	.....
20	Chezzetcook-Est	1	46	1800	12	46	688	39	8220	509	..	....	....	......	......	....	....	60	....	256	.....	6	.....
21	Havre de Petpiswick	2	45	1000	8	57	1000	48	7170	460	..	....	....	......	......	....	....	40	....	225	.....	12	.....
22	Havre Musquodoboit	1	18	550	4	48	915	37	7200	470	..	....	....	......	......	....	....	1850	....	273	.....	35	.....
23	Jeddore	8	303	11000	88	145	2080	89	16200	1080	..	....	1	175	75	....	....	515	135	1048	.....	81	.....
24	Havre aux Moules et Tête de Hibou	1	13	300	4	65	1525	82	16000	955	..	....	2	1000	200	....	....	270	140	1830	.....	101	.....
25	Havre du Navire	3	41	750	12	12	1395	70	15720	1000	..	....	....	......	......	....	....	100	....	910	.....	68	.....
26	Havre de Plaisance	1	23	475	6	17	368	19	3000	247	..	....	....	......	......	....	....	......	....	158	.....	15	.....

27	Tangier	1	39	1750	12	38	817	40	8580	570	..	....	....	......	......	....	....	320	....	493	.....	26	......
28	Havre Pope et île Gerrard	..	....	......	....	50	857	41	2520	413	..	....	....	.....	.....	....	....	......	....	556	.....	27	......
29	Baie Spry, Tête de Taylor et Mushaboon	6	173	3300	39	90	2000	60	6020	1208	1	500	....	......	......	10	165	......	....	559	.....	340	......
30	Sheet Harbour et île Sobre	2	53	850	10	61	1043	52	3220	575	..	....	....	......	......	6	30	420	550	503	.....	72	......
31	Havre du Castor et rivière au Saumon	..	....	......	....	42	504	64	1500	300	..	....	1	60	35	....	....	......	....	15	.....	3	......
32	Quoddy et anse Harrigan	1	10	200	3	40	600	60	600	90	.	....	....	......	......	....	....	60	....	14	.....	3	......
33	Rivière Moser et anse Smith	..	....	......	....	27	530	30	300	60	1	600	....	......	......	....	....	......	....	......	.....	3	......
34	Baie Mitchell et Ecum Secum	..	....	......	....	32	620	40	800	80	..	....	1	400	100	....	....	200	....	22	.....	8	......
	Totaux	78	2190	62070	549	2768	43968	2928	318230	38856	15	2900	418	41985	74210	856	2150	23710	1125	17779	54150	4798	11000
	Valeur $	..	....	......	...	....	......	....	......	.. ...	..	....	....	......	......	....	....	4742	225	80005	542	67172	1320

Statistique du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—**Nouvelle-Écosse.**—*Suite.*

Numéro.	Quartier.	Homard.		Morue.		Merluche.		Espèces de poisson.											Produits du poisson.				Valeur.	
		En conserves, liv.	Vivant ou frais, tonneaux.	Sèche, qtx.	Langues et noues, brls.	Sèche, qtx.	Noues, liv.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite. liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Encornet, brls.	Plie, liv.	Poisson commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Peaux de loup-marin, nombre.	$	c.
	Comté d'Halifax.																							
1	Côte Nord	....	1½	90	....	30	15	50	30	800	....	....	10	....	2	2	1000	10	80	1	....	....	4281	50
2	Sainte-Margarite-Est	....	½	60	....	30	25	20	25	200	....	200	4	5	3	1	150	2	45	8	....	....	2663	00
3	Havre aux Sauvages	....	14	1300	....	1000	1700	250	200	250	600	150	40	14	8	3	800	30	1000	130	....	....	55407	50
4	Anse à Peggy	....	1	150	....	120	185	70	50	20	180	....	13	....	1½	2	400	25	180	25	....	....	7422	00
5	Dover	....	20	600	....	1200	800	250	95	600	1500	200	25	2	3	2	300	12	800	120	....	....	19687	50
6	Prospect	....	14	1000	....	250	400	80	75	....	....	....	48	1½	2	4	15000	20	500	75	....	....	26048	50
7	Baie Terence	10000	40	1050	....	600	900	50	200	....	1000	....	60	25	2½	8	18000	50	800	80	....	....	22897	50
8	Pennant	9000	14	1500	....	150	250	150	60	500	1200	200	50	2	3	3	5000	15	850	90	....	....	13304	50
9	Sambro	160000	10	700	....	80	160	50	200	300	100	150	12	1	2	1½	3000	10	750	35	....	....	29576	00
10	Havre de Ketch	....	7	200	....	200	310	175	200	....	125	....	15	....	....	3	600	10	300	25	....	....	5939	50
11	Anse au Portugais	....	3	40	....	....	....	10	10	....	....	....	....	....	....	....	200	5	25	3	....	....	2045	50
12	Anse au Hareng	....	1	800	....	300	450	....	....	....	150000	....	....	....	....	....	150	2	560	180	....	....	21249	50
13	Anse Ferguson	....	½	10	....	45	75	10	45	....	3000	....	....	....	....	....	300	3	58	20	....	....	1699	00
14	Bedford	....	½	25	....	....	....	5	5	100	....	....	1	....	4	....	100	1	20	1	....	....	801	00
15	Halifax	....	....	600	....	40	60	120	8	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1800	86	....	....	4591	50
16	Passage de l'est et île du Diable	....	....	1054	2	2	....	221	89	....	11455	....	4	20	4	....	....	....	530	70	....	....	9033	50
17	Lawrencetown et Baie des Vaches	....	....	222	....	....	....	4	60	600	490	4000	60	19	8	....	....	....	130	18	....	....	3715	00
18	Seaforth et havre Trois-Brasses	....	....	1096	....	....	....	100	10	275	108	10000	14	24	3	....	....	....	400	60	....	....	7897	50
19	Chezzetcook-Ouest	....	....	4606	2	....	....	219	59	....	2380	9000	94	287	10	....	....	....	2000	284	....	....	30972	00
20	Chezzetcook-Est	....	....	629	1	....	....	20	40	500	1400	1000	34	48	7	....	....	....	410	46	....	....	5273	50
21	Havre Petpiswick	25300	....	575	1	....	....	56	192	500	1200	....	407	40	8	....	....	....	380	44	250	....	10505	00
22	Havre Musquodoboit	....	....	718	....	....	....	97	58	1000	3425	4600	12	35	18	....	....	....	430	28	....	....	7163	50
23	Jeddore	40416	....	4520	2	140	190	227	104	160	5060	1000	10	50	14	....	....	....	2170	300	400	....	36118	00
24	Havre aux Moules et Tête de Hibou	50496	....	524	2½	16	8	32	23	1000	2990	....	8	28	4	....	....	....	330	30	500	....	20491	00
25	Havre du Navire	10800	....	630	1	60	12	73	27	290	5550	200	164	17	4	....	....	....	420	34	100	....	11581	00
26	Havre de Plaisance	25536	....	330	....	160	400	53	18	....	2090	....	3	13	....	....	....	....	250	16	250	....	7372	50

27 Tangier	......	....	598	....	140	300	132	28	450	2000	1000	13	16	5	....	......	....	570	30	....	....	7151 50
28 Havre de Pope et île Gerrard	36800	....	437	....	12	....	64	17	....	1920	....	....	3	2	5	......	....	410	30	180	....	10847 00
29 Baie Spry, Tête de Taylor et Mushaboon	153984	...	1100	....	235	340	128	22	....	2255	....	....	4	4	10	......	....	860	86	700	....	36201 00
30 Sheet-Harbour et île Sobre	93936	....	665	....	70	65	74	5	....	1225	....	30	5	4	6	......	....	320	34	400	....	20807 00
31 Havre au Castor et rivière et Saumon	118320	....	112	....	7	....	8	4	....	650	....	....	....	1	2	......	....	70	4	500	21	17622 00
32 Quoddy et anse Harrigan	79776	....	75	....	....	....	12	....	....	......	....	....	....	4	....	......	....	40	....	350	9	11887 00
33 Rivière Moser et anse Smith	......	....	92	....	....	....	14	....	....	......	....	....	....	15	....	......	....	55	....	....	....	695 00
34 Baie Mitchell et Ecum Secum	73440	....	254	....	....	....	40	....	....	2900	....	....	2	....	....	......	...	185	12	350	....	12386 00
Totaux	887804	127	26362	11½	4887	6645	2864	1959	7545	204803	31700	1131	661½	146	52½	45000	195	17728	2005	3980	30	485,333 00
Valeur $	124294	9525	118629	115	12217	3322	10024	4897	755	20480	1585	4524	4630	1460	210	2250	293	7091	3006	1990	30	....

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Rets à éperlan. — Nombre.	Valeur.	Nasses. — Nombre.	Valeur.	Lignes traînantes. — Nombre.	Valeur.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.
	Comté de Hants						$			$		$		$		$		
1	Maitland à Shubénacadie....	..	..	....	..	42	229	42	2480	345	....	....	..	....	....	....	15680	....
2	Shubénacadie au Grand-Lac....	..	..	....	..	64	272	64	1285	320	....	....	..	....	....	....	2380	....
3	Noël à Walton....	..	..	....	..	9	260	11	2800	835	....	....	3	250	....	....	10040	10
4	Hants-ouest....	1	8	200	2	21	685	24	2665	1000	....	....	8	235	3	65	4170	120
	Totaux....	1	8	200	2	136	1446	141	9230	2500	....	....	11	485	3	65	32270	130
	Valeur....$	..	..	....	..	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	....	6454	585
	Comté de Pictou.																	
1	Pictou-ouest....	..	..	....	..	135	2750	139	2659	1140	3	75	..	....	400	2100	....	50
2	Ile Pictou....	..	..	....	..	58	1160	112	850	250	....	....	..	....	....	....	....	100
3	Division Centrale....	..	..	....	..	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....
4	Division Sud....	..	..	....	..	30	580	42	3190	1955	3	24	..	....	17	102	13880	50
5	Ile Merigomish....	..	..	....	..	12	180	21	1200	2400	....	....	..	....	....	....	10500	....
6	Grève Nord....	..	..	....	..	4	60	4	800	1600	1	30	..	....	....	....	7200	....
7	Etangs....	..	..	....	..	17	255	30	1380	2760	....	....	..	....	....	....	7700	....
8	Lismore....	..	..	....	..	10	150	15	850	1700	1	30	..	....	....	....	4300	....
	Totaux....	..	..	....	..	266	5135	363	10929	11805	8	159	..	....	417	2202	43580	200
	Valeur....$	..	..	....	..	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	....	8716	900

la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—**Nouv.-Ecosse**—*Suite.*

Espèces de poisson.																	Produits du poisson.			
Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, conserves, en boites, liv.	Morue, sèche, qtx.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Eperlan, liv.	Achigan, liv.	Gasparot, brls.	Huîtres, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Plie, liv.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur.	Numéro.
																			$	
......	....	....	....	....	..	....	......	....	487	...	...	....	....	....	....	...	....	....	5,084	1
......	....	....	....	....	..	....	....	755	94	...	...	....	68	....	....	....	....	....	1,607	2
......	....	....	....	63	..	......	......	600	10	...	...	....	88	....	....	....	....	..	3,316	3
......	8500	....	....	159	10	12270	4900	175	184	...	...	....	148	3700	6750	85	....	70	6,685	4
....	8500	....	....	222	10	12270	4900	1530	775	...	...	....	304	3700	6750	85	....	70	16,692	
......	170	....	....	999	35	1227	245	153	3100	...	...	....	3040	185	337	127	....	35	.....	
.....	....	20	402278	20	..	300	12000	....	....	25	...	6	....	....	....	....	955	1960	60,117	1
....	....	6	264000	10	..	......	......	....	....	....	...	....	....	....	....	20	200	1300	38,519	2
....	....	....	....	....	..	1000	16000	300	250	100	25	100	....	....	....	....	..	...	3,505	3
77400	....	18	39800	144	..	......	5300	....	....	....	...	....	....	...	....	....	60	200	10,702	4
....	....	....	133000	....	..	.....	......	....	....	....	...	....	....	....	....	....	90	600	21,155	5
......	....	....	....	....	..	......	6000	....	....	....	...	20	....	....	....	....	....	....	1,940	6
......	....	....	188906	....	..	......	.....	....	....	....	...	80	....	....	....	...	110	900	29,402	7
......	....	....	....	....	..	......	.....	....	....	....	...	9	....	....	....	....	....	....	950	8
77400	....	44	1027984	174	..	1300	39300	300	250	125	25	215	....	....	....	20	1415	4960	166290	
774	....	616	143918	783	..	130	1965	30	1000	500	175	2150	....	....	....	30	2123	2480	......	

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêches dans le quartier n° 2, Nouvelle-Ecosse, avec un état comparatif de l'augmentation et de la diminution pour les années 1893 et 1894.

Articles.		Quantités en 1894.	Taux.	Totaux.	Augmentation.	Diminution.
			$ c.	$	Quantité.	Quantité.
Saumon, salé	brls.	10	16 00	160	....	2
do frais	liv.	251,634	0 20	50,326	....	8,385
do en boîtes	"	....	0 15	....	....	1,112
do fumé	"	2,175	0 20	435	35	....
Hareng, salé	brls.	39,462	4 50	177,579	9,124	....
do frais	liv.	428,950	0 01	4,290	332,450	....
do fumé	"	19,900	0 02	398	6,900	....
Maquereau, salé	brls.	10,175	14 00	142,450	....	676
do en boîtes	liv.	669,300	0 12	80,316	....	82,550
Homard, en boîtes	"	3,824,512	0 14	535,433	192,669	....
do frais	tonn.	147	75 00	11,025	15¼	....
Morue, séchée	qtx.	50,171	4 50	225,771	....	3,325
do langues et noues	brls.	11½	10 00	115	....	½
Merluche, séchée	qtx.	7,796	2 50	19,490	1,239	....
do noues	liv.	9,103	0 50	4,551	....	870
Egrefin	qtx.	10,777	3 50	37,719	1,759	....
Merlan	"	4,578	2 50	11,444	1,678	....
Truite	liv.	63,390	0 10	6,339	....	1,240
Flétan	"	325,717	0 10	32,571	80,626	....
Eperlan	"	207,360	0 05	10,368	27,119	....
Achigan	"	3,130	0 10	313	....	2,343
Gasparot	brls.	5,230	4 00	20,920	1,109	....
Huîtres	"	800	4 00	3,200	46	....
Moules	"	1,300½	7 00	9,103	76	....
Anguille	"	1,189	10 00	11,890	210	....
Alose	"	981	10 00	9,810	....	365
Encornet	"	6,800½	4 00	27,202	....	1,145½
Plie	liv.	53,750	0 05	2,687	11,300	....
Petite morue	"	11,050	0 05	552	8,300	....
Poisson commun	brls.	5,318	1 50	7,977	2,441	....
Huile de poisson	galls.	69,307	0 40	27,722	22,993	....
Peaux de loup-marin	nomb.	30	1 00	30	....	21
Poisson employé comme boitte	brls.	20,000	1 50	30,000	4,196	....
Produits du poisson empl. comme engrais	"	17,427	0 50	8,714	13,245	....
Total		....	....	1,510,900		

ÉTAT COMPARATIF de la valeur des pêches dans chaque comté du district n° 2, Nouvelle-Ecosse, pour les années 1893 et 1894.

Comté.	Valeur en 1893.	Valeur en 1894.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$	$
Antigonish	71,936	69,454	....	2,482
Colchester	22,448	26,506	4,058	....
Cumberland	86,374	92,792	6,418	....
Guysborough	593,143	653,837	60,694	....
Halifax	498,883	485,333	....	13,550
Hants	13,014	16,692	3,678	....
Pictou	141,807	166,290	24,483	....
Total	1,427,605	1,510,904 1,427,605	99,331 16,032	16,032
Augmentation	....	83,299	83,299	

Relevé des engins de pêche du homard, etc., et autre matériel, employés pour cette industrie dans le quartier n° 2, pendant la saison de 1894.

Quartier.	Engins de pêche, etc.				Nombre d'hommes employés.	Autre matériel.							
	Trappes.		Homarderies.			Réfrigérateurs et glacières.		Boucans et poissonneries.		Jetées et quais.		Steamers et semaques.	
	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.		Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
		$		$			$		$		$		$
Antigonish	13204	9060	6	5580	129	....	....	68	1164	3	800	3	140
Colchester	2300	1500	2	500	20	....	......	....	......	1	100	....	......
Cumberland	26256	14075	25	24757	439	....	....	11	110	....	......	....	......
Guysborough	77750	42025	28	29500	523	22	14730	508	13281	234	7028	30	12075
Halifax	46360	14112	29	15775	336	9	700	959	26059	711	15780	3	1700
Hants	......	.....	....	......	......	....	......	8	90	1	30	....	......
Pictou	36500	17330	23	29880	434	....	......	11	795	14	1912	....	......
Totaux	202370	98102	113	105992	1881	31	15430	1565	41499	964	25650	36	13915

Tableau du nombre et de la valeur des navires, bateaux, rets, etc., employés aux pêches du quartier n° 2, Nouvelle-Écosse, et estimation approximative de la valeur d'autre matériel de pêche, pour l'année 1894 ; aussi, du nombre d'hommes employés.

Articles.		Valeur
		$
102 navires, 2,859 tonneaux		72,719
5,839 bateaux		119,632
760,367 brasses de rets à mailler		145,950
86 rets à pièges		14,700
497 seines, 47,350 brasses		77,610
35 nasses		5,738
103 rets à éperlan		2,284
2,148 lignes traînantes, etc		8,979
		447,612
202,370 trappes à homard	$98,102	
113 établissements de conserves	105,992	
		204,094
36 steamers et semaques	$13,915	
31 réfrigérants et glacières	15,430	
1,565 boucans et poissonneries	41,499	
964 jetées et quais	25,650	
		96,494
Total		748,200

Nombre d'hommes employés		sur des navires	657
do	do	bateaux	6,888
do	do	pour encaquer, nettoyer et mariner le poisson	900
do	do	dans les homarderies	1,881
			10,326

NOUVELLE-ÉCOSSE.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés poisson, et du nombre total des hommes employés, etc.—

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nomber.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets. — Brasses.	Valeur.	Nasses. — Nombre.	Valeur.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, frais, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, sèche, qtx.
	Comté d'Annapolis.			$			$			$		$						
1	Margaretsville	4	98	2940	22	12	240	21	1200	600	..	....	.....	650	......	....	5	688
2	Port-George.........	..	...	.....	...	19	380	35	2000	1000	1	300	3000	470	......	1000	6	380
3	Port-Lorne..........	1	22	660	4	19	380	39	3000	1500	..	....	.....	597	...	....	6	486
4	Hampton...........	1	25	750	6	17	340	26	1400	700	..	....	.....	493	......	....	7	700
5	Anse Phinny et anse Young..	..	...	.....	...	16	320	28	1700	850	..	....	.....	300	. ..	....	12	900
6	Anse Parker........	..	...	.....	...	16	320	29	1500	750	..	....	.....	300	......	....	12	270
7	Hillsboro et anse Delap...............	..	...	.....	...	28	560	40	2800	1400	..	....	.....	590	......	....	15	440
8	Batture Victoria et Granville en bas...	7	268	8040	80	0 30	600	52	3000	1500	..	....	.....	200	.. ...	....	7	6113
9	Anse Thorn jusqu'à la Traverse........	1	22	660	4	10	200	20	900	450	4	600	.....	50	20000	800	....	50
10	Clementsport et rivière à l'Ours.....	2	26	780	10	25	500	40	600	300	10	2000	.....	50	214000	2000	2	449
11	Annapolis-Est à la ligne du comté.	..	...	.....	...	...	.....	...	3500	1700	7	350	6500	.....	......	....	....	....
12	Rivière Lequille.....	..	...	.....	...	...	.....	...	....	.....	1	50	3050	.....	......	....	....	.....
13	Rivière Round Hill et eaux intérieures...	..	...	.....	...	...	.....	...	.....	.....	..	....	1000	.....	......	....	....	.....
	Totaux	16	461	13830	126	192	3840	330	21600	10750	23	3300	13550	3700	234000	3800	72	10476
	Valeur.......$	..	...	.....	...	...	.....	...	.....	.....	..	....	2710	16650	4680	190	5400	47142

DISTRICT N° 3.

à la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, des espèces et quantités de dans la province de la Nouvelle-Écosse, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.														Produits du poisson.					
Langues et noues de ue,	Merluche, sèche, qtx.	Noues de merluche, liv.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Achigan, liv.	Gasparot, brls.	Moules, brls.	Anguilles, brls.	Alose, brls.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Guano de poisson, ton'x.	Valeur totale.	Numéro.
																		$ c.	
4	125	75	2500	1850	....	4600	....	....	....	....	....	....	....	205	355	75	12	21,218 00	1
2	275	100	275	190	....	5000	....	....	....	....	....	....	....	220	310	50	10	8,138 00	2
6	500	250	240	200	....	5800	....	....	....	....	....	....	...	250	425	60	22	9,571 00	3
4	570	250	540	420	....	5000	....	....	....	....	....	...	....	300	400	40	15	11,638 50	4
3	155	300	1000	340	....	4500	....	....	....	....	....	....	....	300	410	80	10	12,282 50	5
3	300	150	400	310	....	2000	....	....	....	....	....	....	....	205	300	....	30	7,677 00	6
2	481	350	400	400	....	3500	....	....	....	....	....	....	....	380	400	....	25	10,884 50	7
10	4200	2100	5000	2750	....	77380	....	....	....	200	...	....	....	1000	1200	....	40	76,096 50	8
....	150	...	200	15	....	....	....	...	...	....	....	....	....	....	40	25	....	2,035 00	9
....	800	....	850	220	....	2300	....	....	....	500	....	....	....	250	200	40	30	17,000 50	10
....	.....	....	.....	.....	1000	.....	2000	2000	150	....	20	180	1000	....	....	....	30	5,100 00	11
....	.....	....	.....	.....	600	.....	....	....	300	....	12	....	....	....	....	....	....	1,990 00	12
....	.....	....	.....	.....	9000	...	....	200	25	....	....	....	....	....	....	....	....	1,220 00	13
34	7556	3575	11405	6695	10600	110080	2000	2200	475	700	32	180	1000	3110	4040	370	224	184,851 50	
340	18890	1787	39918	16737	1060	11008	100	220	1900	4900	320	1800	50	1244	2020	185	5600		

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	District.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Navires. — Tonnage.	Navires. — Valeur.	Navires. — Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Bateaux. — Valeur.	Bateaux. — Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Rets à mailler. — Valeur.	Trappe à piège. — Nombre.	Trappe à piège. — Valeur.	Nasses. — Nombre.	Nasses. — Valeur.	Seines. — Nombre.	Seines. — Brasses.	Seines. — Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng. — Salé, brls.	Hareng. — Frais ou gelé, liv.	Hareng. — Fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Numéro.
	Comté de Digby.			$			$			$		$		$			$						
1	Digby	20	950	26500	231	5	145	9	375	152	....	......	2	150	4	750	1800	....	160	5000	2000	....	1
2	Bayview	....	......	......	....	9	270	19	240	99	....	......	1	1000	5	840	2350	20 0	50	1000	800	.....	2
3	Grande-Anse	....	......	......	....	8	240	16	470	200	....	......	....	......	....	......	.....	....	.....	......	.....	......	3
4	Rossway	....	......	......	....	10	300	20	550	200	....	.....	5	600	....	......	.....	300	.....	1500	.....	......	4
5	Waterford	....	......	......	....	7	200	13	260	100	....	......	2	90	....	......	.....	....	.....	9000	.....	......	5
6	Centerville	....	......	......	....	34	1020	68	2000	844	....	......	....	......	....	......	.....	125	.....	......	.....	......	6
7	Anse Sableuse	....	......	......	....	16	480	30	960	405	....	......	....	......	2	300	250	....	.....	......	.....	......	7
8	Anse au Vison	1	34	1000	9	9	270	18	525	220	1	1500	....	......	2	300	250	....	.....	......	.....	......	8
9	Petite-Rivière	....	......	......	....	33	990	70	1980	836	....	......	....	......	2	300	250	....	.....	......	.....	......	9
10	Anse de White	....	......	......	....	7	200	14	300	110	....	......	....	......	....	......	.....	....	.....	......	.....	......	10
11	Gr.-Grève et A. à la Baleine	....	......	......	....	12	360	24	320	115	....	......	....	......	....	......	.....	....	.....	......	.....	......	11
12	Traverse Est	....	......	......	....	4	120	7	240	98	....	......	....	......	....	......	.....	....	20	....	.....	......	12
13	Baie Sainte-Marie	....	......	......	....	8	240	16	500	200	....	......	....	......	....	......	.....	....	25	30000	.....	......	13
14	Weymouth	....	......	......	....	5	150	10	220	88	2	3200	1	500	....	......	.....	....	.....	......	.....	......	14
15	Anse de White	....	......	......	....	24	700	48	390	140	1	1500	1	100	....	......	.....	2000	15	..	.....	......	15
16	Pointe de l'Eglise	2	25	600	12	12	360	24	420	150	....	......	....	......	....	......	.....	....	20	......	.....	......	16
17	Meteghan	....	......	......	....	25	750	50	4000	1844	....	......	2	200	....	......	.....	....	30	......	.....	......	17
18	Chéticamp	....	......	......	....	8	240	16	320	125	....	......	....	......	....	......	.....	....	40	......	.....	......	18
19	Sainte-Marie	....	......	......	....	15	870	36	870	350	....	......	....	......	....	......	.....	....	.....	......	.....	......	19
20	Anse de Smith	1	10	200	3	12	240	28	180	100	....	......	13	750	....	......	.....	....	150	40000	56125	25	20
21	Westport	24	489	19500	176	40	3400	75	18000	7200	....	......	....	....	10	600	2500	....	1500	......	..	......	21
22	Freeport	12	303	7200	91	59	1940	118	6425	3800	....	......	....	.....	5	300	1000	....	700	......	.....	......	22
23	Tiverton	7	185	5200	59	36	2060	72	7060	3540	....	......	....	......	....	......	.....	....	275	......	.....	......	23
	Total	67	1996	60200	581	398	15545	801	46605	20916	4	6200	27	3390	30	3390	8400	4425	2985	86500	58925	25	
	Valeur......$	....	......	......	....	....	......	....	....	......	....	.....	....	......	....	.....	....	885	13432	4325	1179	250	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	District.	Espèces de poisson. — Homard. — En conserves, liv.	Homard. — Vivant ou frais, tonneaux.	Morue. — Sèche, qtx.	Morue. — Langues et noues, brls.	Merluche. — Sèche, qtx.	Merluche. — Noues, liv.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Egrefin, expédié frais, liv.	Moules, brls.	Alose, brls.	Encornet, brls.	Produits du poisson. — Huile de poisson, galls.	Merluche, fumée, boîtes.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, b.	Merluche, fumée, (conserves) liv.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
	Comté de Digby.																				
1	Digby	15168	31	3500	10	1000	7800	9600	400	51200		75			6000	1600	3400	400		98,593 52	1
2	Bayview			80	3	250	280	80	50	1000		10			280		40	30		2,568 00	2
3	Grande-Anse			35	3	250	320	120	18	500					35		50	40		1,672 50	3
4	Rossway			120	4	500	820	150	16						800		100	50		3,335 00	4
5	Waterford			25	2	120	175	40	10						100		15	10		1,187 50	5
6	Centerville		10	300	4	2000	4500	680	40	750					2400	550	300	80	70000	22,840 00	6
7	Anse Sableuse		6	70	2	240	275	50	40	1000					225		30	10		2,007 50	7
8	Anse au Vison		4	100	4	800	1200	120	10	1000					800		80	56		4,320 00	8
9	Petite-Rivière		5	250	3	1750	2750	1100	40						1750	500	180	25		13,232 50	9
10	Anse de White			80	1	450	700	40	10	500					450		60	20		2,280 00	10
11	Gr. Grève et anse à la Baleine		10	300	2	1200	1800	200	25						1100		130	10		7,292 50	11
12	Traverse Est		10	130	3	560	725	80	25						550		60	10		3,815 00	12
13	Baie Sainte-Marie					100	125	25	300				25		250		30			3,127 50	13
14	Weymouth		5					25	10								4			489 50	14
15	Anse de White		5	50	2	360	500	150	40				7				25			2,945 00	15
16	Pointe de l'Eglise		5	125	3	80	100	80									8			1,591 50	16
17	Météghan		10	400	3	100	125	130	400								75			4,520 00	17
18	Chéticamp		3	150	2			40	125								30			1,567 50	18
19	Sainte-Marie		5	350	4			120									60			2,440 00	19
20	Anse de Smith			80	1	160	200	10	16	1000		100					600	150		6,167 50	20
21	Westport		375	21000	15	8600	2000	17000	22000	56000	180000			38	28000		4200	300		289,327 00	21
22	Freeport		80	9500	12	6000	1750	9800	12000	22000				25	13500		2100	350		141,120 00	22
23	Tiverton	9500	110	3800	10	2100	900	2700	8000	8000				18	5000		1800	150	69500	75,354 50	23
	Total	24668	674	40445	93	35620	27045	42340	43575	142950	180000	185	32	81	61555	2650	13377	1685	139500	691,794 02	
	Valeur $	3454	50550	182002	930	89050	13522	148190	108937	142 5	3600	1295	320	324	24622	6360	6688	842	16740		

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à

Numéro.	District.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Navires. — Tonnage.	Navires. — Valeur.	Navires. — Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Bateaux. — Valeur.	Bateaux. — Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Rets à mailler. — Valeur.	Nasses. — Nombre.	Nasses. — Valeur.	Seines. — Nombre.	Seines. — Brasses.	Seines. — Valeur.
	Comté de King.			$			$			$		$			$
1	Avonport	..	....	......	...	25	400	25	2000	750	....	....	1	500	300
2	Bout Island	..	....	....	...	....	.. .	....	...	....	....	....	1	750	400
3	Ile Longue	..	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1000	500
4	Starr's-Flats	..	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	3	2000	1000
5	Kingsport	..	....	......	....	1	25	2	600	300	....	....	2	900	500
6	Medford	..	....	....	....	....	....	....	....	....	3	300	....	.. .	......
7	Blomidon	1	19	300	4	2	50	4	....	....	2	200	....	.....	......
8	Havre de Baxter	..	....	......	....	19	500	36	1200	600	....	....	2	600	300
9	Havre de Hall	4	70	1000	11	25	625	50	1800	900	....	....	9	1750	2000
10	Pointe de la Chasse	..	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	500	250
11	Ruisseau de Chipman	..	....	...	....	3	60	6	600	300	....	....	1	400	200
12	Rocher-Noir	..	.. .	......	....	5	100	10	800	400	2	200	2	500	250
13	Harbourville	..	....	......	....	3	60	6	1000	500	....	....	6	1200	600
14	Morden	..	....	.. ..	....	3	60	6	200	100	....	....	2	400	200
15	Baie de Scott	..	....	......	...	3	60	6	100	50	....	....	3	900	450
16	Quai Ogilvie	1	15	400	2	4	80	8	100	50	....	....	....	......	......
17	Aylesford	..	....	... ..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	... ..
18	Gaspereau	..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
	Total	6	104	1700	17	93	2020	159	8400	3950	7	700	35	11400	6950
	Valeur $	..	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......

la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—**Nouv.-Ecosse**—*Suite.*

Espèces de poisson.													Produits du poisson.				
Saumon frais, dans la glace, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng fumé, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue sèche, qtx.	Merluche sè he, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Achigan, liv.	Gasparot, brls.	Alose, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale.	Numéro.
																$ c.	
......	......	......	....	20	....	....	....	....	....	....	1400	8	......	......	.....	5,770 00	1
......	......	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	25	.....	......	......	250 00	2
......	......	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	22	....	......	......	220 00	3
......	......	.....	....	....	....	....	....	...	....	....	....	80	......	......	......	800 00	4
......	8	......	....	25	....	....	....	....	1000	500	....	12	......	40	90	483 50	5
......	40	....	..	12	....	....	....	....	300	300	....	9	...	......	30	399 00	6
......	30	12000	....	....	....	..	..	....	300	....	....	5	300	. ..	60	605 00	7
9000	570	8000	....	240	...	160	160	...	....	....	....	....	500	150	290	6,985 00	8
18000	900	85000	2	300	....	180	150	....	....	....	....	10	75	250	40)	12,310 00	9
2000	45	.....	....	25	....	17	15	....	....	....	....	....	200	30	75	944 50	10
2500	200	......	....	80	....	20	12	...	....		....	....	220	40	90	2,013 00	11
1000	500	55000	1	150	....	40	60	....	....	....	....	....	300	75	95	4,795 00	12
8000	600	60000	....	60	....	30	30	....	....	....	....	....	60	50	100	6,049 00	13
1800	50	.....	....	50	....	16	12	....	....	....	....	....	20	40	50	949 00	14
500	60	10000	2	40	....	40	20	....	....	....	....	100	70	20	160	2,208 00	15
.	200	.. ..	....	70	10	25	18	....	....	....	....	....	35	40	125	1,469 00	16
1400	.. ..	......	....	....	....	...	....	700	....	....	....	....	. ...	......	..	350 00	17
2000	......	......	....	....	....	....	....	1500	...	....	1000	....	.....	. . ..	...	4,550 00	18
46200	3203	230000	5	1072	10	528	477	2200	1600	800	2400	271	1780	735	1565	51,150 00	
9240	14414	4600	375	4824	25	1848	1193	220	160	80	9600	2710	712	367	782		

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Écosse—*Suite.*

Numéro.	District.	Navires et bateaux employés à la pêche.							Matériel de pêche.							Espèces de poisson.								Numéro.
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Rets à piège.		Seines.			Saumon.		Hareng.			Maquereau, salé, brls.	Homard.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Frais, dans la glace, liv.	Fumé, liv.	Salé, brls.	Frais ou gelé, liv.	Fumé, liv.		Conserves, en boîtes, liv.	Vivant ou frais, ton'x.	
	Comté de Lunenburg.			$			$			$		$			$									
1	Chester	1	30	500	8	150	3000	140	25000	4000	33	12000	12	9000	3200	8000	600	2000	1000	......	110	50000	......	1
2	Baie Mahone et Pointe Martin.	23	1500	58000	265	200	3000	95	16500	2400	14	5500	10	6000	1800	3100	....	800	150000	......	50	......	....	2
3	Pointe au Renard	1	39	750	10	85	1450	118	34000	2600	14	6000	17	12500	6500	950	....	700	1000	......	200	......	......	3
4	Anse au Moulin	....	......	......	....	75	1350	75	26000	1750	9	4000	15	10000	4200	600	....	200	......	......	150	......	......	4
5	Lodge	....	......	......	....	25	750	30	20000	1200	4	1500	12	7000	3800	200	....	100	......	......	50	......	......	5
6	Anse Nord-Ouest	....	......	......	....	62	1600	60	25000	1600	....	......	20	12000	6500	600	....	56	......	......	175	......	......	6
7	Aspotogan	1	14	150	3	25	700	35	15000	1250	2	800	10	6000	3000	850	....	320	......	......	100	38400	......	7
8	Beeches	....	......	......	....	42	1000	52	25 00	1600	....	......	12	7000	3000	230	....	300	....	......	75	......	......	8
9	Blandford	....	......	......	....	95	2300	95	65000	4000	12	4500	16	11000	5000	350	....	2500	......	......	375	......	......	9
10	Petit-Tancook	....	......	......	....	45	2000	40	40000	2000	6	2000	10	5000	3000	75	....	2000	......	......	70	......	......	10
11	Grand-Tancook	....	......	......	....	175	6000	200	130000	10000	10	4000	32	25000	10000	450	....	10000	......	......	300	19200	......	11
12	Anse Profonde	....	......	......	....	25	400	30	15000	800	3	800	8	5000	900	650	175	250	......	......	40	......	......	12
13	Lunenburg à l'île à la Croix	75	6000	450000	1200	200	9000	184	29453	17464	38	10600	4	470	750	1800	1200	3560	35000	1000	500	211320	290	13
14	Rivière La Have, anse Ritcey et Dublin	63	4410	375000	882	254	10450	186	36000	18000	30	12000	5	550	950	850	210	4240	20000	5000	223	......	237	14
15	Petite Rivière à la ligne de comté	8	560	39000	112	187	3610	150	24800	12400	5	2100	4	350	800	1500	420	4050	......	10000	75	......	175	15
	Totaux	172	12553	923400	2480	1645	46610	1490	526753	81064	180	65800	187	116870	53400	20205	2605	31580	207000	16000	2493	318920	702	
	Valeur $	....	......	......	....	....	......	....	......	......	....	......	....	......	......	4041	521	142110	10350	320	24930	44649	52650	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	District.	Espèces de poisson. Morue. Sèche, qtx.	Morue. Langues et noues, brls.	Merluche, sèche, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Encornet, brls.	Plie, liv.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson blanc, brls.	Produits du poisson. Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Guano de poisson, ton'x.	Valeur totale.	Numéro.
	Comté de Lunenburg.																				$ c.	
1	Chester	15000	3	75	60	250	1000	1200	4000	125	20	35	100	7600	750	....	630	130	125	......	90,029 50	1
2	Baie Mahone et Pointe Martin	43800	100	300	70	50	250	30000	2800	15	12	15	30	4000	350	....	9000	2000	50	......	219,861 50	2
3	Pointe au Renard	1300	5	125	50	250	625	1500	525	5	....	6	40	4500	125	....	650	175	45	......	13,482 50	3
4	Anse du Moulin	300	......	75	50	125	125	......	175	...	...	4	15	1500	......	....	120	30	40	..	4,824 25	4
5	Lodge	275	......	65	30	25	......	300	......	3	....	....	6	600	.....	...	150	40	10	......	2,738 50	5
6	Anse Nord-Ouest	320	1	80	65	70	......	340	......	4	....	3	10	850	.....	....	160	42	18	...	6,699 00	6
7	Aspotogan	175	......	......	45	30	......	250	......	......	....	5	8	650	......	....	135	28	12	...	9,219 50	7
8	Beeches	230	......	30	......	75	......	400	......	3	....	4	....	950	....	....	160	33	10	....	3,668 50	8
9	Blandford	850	.....	......	75	325	.....	2500	......	9	6	12	20	1250	150	...	1050	70	60	..	2 ,053 00	9
10	Petite-Tancook	500	2	20	150	55	......	650	......	....	4	....	....	750	.....	....	240	40	30	.....	12,959 00	10
11	Grande-Tancook	625	......	......	400	150	......	725	......	....	6	....	4	1000	225	....	375	175	300	....	55,944 75	11
12	Anse Profonde	40	......	......	......	50	......	200	......	15	4	20	15	1250	175	....	95	8	15	..	2,483 75	12
13	Lunenburg à l'île à la Croix	87000	125	2320	4793	520	120	215000	......	25	80	4	100	.....	120	80	45000	425	125	125	535,848 30	13
14	Rivière La Have, Anse de Ritcey et Dublin	72373	80	435	1932	225	......	25000	......	25	45	10	....	.....	725	55	27000	100	225	200	394,631 25	14
15	Petite-Rivière à la ligne de comté	7250	10	......	325	25	180	8000	......	80	30	50	20	....	400	30	20000	160	155	125	80,019 50	15
	Totaux	230038	326	3525	8045	2225	2300	286065	7500	309	207	168	368	24900	3020	165	104765	3456	1220	450	1,453,462 80	
	Valeur .... $	1035171	3260	8812	28158	5562	230	28607	375	1236	1449	1680	1472	1245	151	990	41906	1728	610	11250		

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à

Numéro.	District.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Navires. — Tonnage.	Navires. — Valeur.	Navires. — Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Bateaux. — Valeur.	Bateaux. — Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Rets à mailler. — Valeur.	Rets à trappes. — Nombre.	Rets à trappes. — Valeur.	Seines. — Nombre.	Seines. — Brasses.	Seines. — Valeur.	Saumon. — Salé, barils.	Saumon. — Frais, dans la glace, liv.
	Comté de Queen.			$			$			$		$			$		
1	Liverpool et île aux Goëlands	6	290	9600	55	81	1544	118	6958	2623	5	1800	6	657	1815	2	3296
2	Western Head et Pointe Noire	..	....	......	....	59	941	66	6160	2352	2	1000	2	230	600	....	......
3	Pointe Blanche et Summerside	..	....	......	....	39	657	46	3160	1050	..	....	..	....	....	....	......
4	Port-Joli et Le Herbert	..	....	......	....	42	1207	41	1320	508	..	....	..	....	....	....	......
5	Port-Mouton	4	77	2600	20	112	2339	118	6840	2483	..	....	3	310	800	....	......
6	Tête de l'Aigle	..	....	......	....	33	652	32	1780	712	..	....	..	....	....	....	......
7	Berlin-Ouest et Est	..	....	......	....	39	613	48	2529	1008	..	....	..	....	....	....	.....
8	Port-Medway	2	148	6500	26	50	1064	53	2880	997	3	1100	..	....	....	....	6700
9	Milton	..	..	......	....	10	100	12	150	60	..	....	..	....	....	....	3000
10	Village du Moulin	..	....	.....	....	34	340	38	690	230	..	....	..	....	....	.. .	4400
11	Greenfield	..	....	......	....	10	100	16	......	......	..	....	..	....	....	....	3024
	Totaux	12	515	18700	101	509	9557	588	32467	12023	10	3900	11	1197	3215	2	20420
	Valeur $	..	....	......	....	....	.. .	....	......	......	..	....	..	....	....	32	4084

la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—**Nouv.-Ecosse**—*Suite.*

Espèces de poisson.															Produits du poisson.			
			Homard.															
Fumé, liv.	Hareng, salé, barils.	Maquereau, salé, brls.	En conserves, liv.	Vivant ou frais, tonnes.	Morue sèche, qtx.	Merluche séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Flétan, liv.	Gasparot, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Poisson blanc, commun et mêlé, barils.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Valeur totale.	Numéro.
																	$ c.	
....	1808	47	......	......	3257	15	88	16	4319	25	....	9	..	57	686	39	25,597 00	1
....	1150	32	....	......	390	..	20	19	505	1	....	....	..	59	292	21	7,903 30	2
....	992	39	32640	......	308	..	20	3	....	....	10	....	..	23	107	16	11,145 90	3
....	802	....	6480	......	134	..	34	3	....	25	6	9	..	40	98	10	5,761 90	4
....	5473	10	36000	178	1510	8	36	10	280	....	....	....	..	8	248	60	50,289 70	5
....	454	8	58320	9	105	3	9	2	....	....	26	....	..	9	99	9	11,759 40	6
....	855	14	29376	......	124	.	15	....	....	7	....	....	..	4	207	11	8,850 94	7
....	1084	6	......	......	2206	..	22	....	150	200	....	....	..	...	959	15	17,488 10	8
....	...	....	......	......	.....	..	....	....	....	50	....	....	..	....	....	.....	800 00	9
500	......	....	......	......	......	..	....	....	....	290	....	20	6	...	....	.....	2,400 00	10
260	.....	....	.....	......	...	..	....	....	....	250	....	....	..	....	......	.....	1,656 80	11
760	12618	156	162816	187	8034	26	244	53	5254	848	42	38	6	200	2696	181	143,653 04	
152	56781	1560	22794	14025	36153	65	854	133	525	3392	294	380	60	1200	1078	91		

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—**Nouvelle-Ecosse.**—*Suite.*

Numéro.	District.	Navires et bateaux employés à la pêche.							Matériel de pêche.							Espèces de poisson.				Numéro.
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Nasses.		Seines.					Maquereau.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Salé, brls.	Frais, liv.	
	Comté de Shelburne.			$			$			$		$			$					
1	Barrington	2	110	5500	22	58	1500	62	13000	1200	....	....	...	......	.....	350	300	......	....	1
2	Havre de Wood	3	79	3500	31	128	2500	130	19000	1800	1	2000	1	1600	500	..	1500	....	40000	2
3	Havre Shag	2	31	1050	16	43	1100	45	15000	1250	....	....	....	......	.....	.....	600	....	2000	3
4	Pointe-à-l'Ours	2	28	600	12	40	1000	25	9000	850	....	....	....	......	.....	......	175	......	....	4
5	Ile du Cap	27	525	30000	270	360	7200	460	58500	5400	6	11000	....	......	.....	.....	7000	....	340000	5
6	Port-la-Tour et Baccaro	2	100	3000	19	250	3500	130	50000	6000	....	....	....	......	.....	.....	1650	......	....	6
7	Port-la-Tour, en haut	3	50	1200	18	35	350	34	14500	550	....	....	....	......	.....	......	400	......	....	7
8	Cap du Nègre et Blanche	....	....	....	....	83	1000	42	12500	900	....	....	....	......	.....	....	1100	30	2000	8
9	Ile du Cap du Nègre	....	....	....	....	58	1300	60	16500	1100	1	1500	....	......	....	......	2200	40	2000	9
10	Port-Clyde	....	....	....	....	6	60	6	650	30	....	....	....	......	.....	3000	......	......	....	10
11	Havre Nord-Est	1	17	1000	5	13	1200	28	6400	1050	....	....	....	......	.....	1500	284	....	....	11
12	Black-Point et Round-Bay	2	35	1300	11	48	2850	75	16000	2600	....	....	....	......	.....	......	1610	15	....	12
13	Roseway et île McNutt	....	....	....	....	50	3600	86	15900	2500	....	....	....	......	.....	....	2746	......	....	13
14	Gunning Cove, Churchover et Birchton	....	....	....	....	45	1700	76	8300	1385	....	....	....	....	.....	350	2459	......	....	14
15	Shelburne et Pointe de Sable	8	462	14500	88	50	1300	74	18900	3150	....	....	....	.....	.....	950	2420	......	....	15
16	Jordan	1	95	3500	22	50	1500	67	12500	2080	....	....	..	.....	.....	2500	2000	....	.....	16
17	Lockeport	18	1060	62000	204	100	7500	240	24000	5200	....	....	2	600	500	600	7100	100	.....	17
	Totaux	71	2592	127150	718	1417	39160	1640	310650	37045	8	14500	3	2200	1000	9250	33544	185	386000	
	Valeur $	....	....	....	....	......	.....	....	....	....	....	....	....	...	.....	1850	150948	1850	19300	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc.—**Nouvelle-Ecosse**—*Suite.*

Numéro.	District.	Espèces de poisson. — Homard. — Conserves, liv.	Homard. — Vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.	Merluche, séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Produits du poisson. — Huile de poisson, galls.	Produits du poisson. — Poisson employé comme boitte, brls.	Valeur totale.	Numéro.
	Comté de Shelburne.															$ cts.	
1	Barrington		90	3000		2000	250	550	1700	350	700	25	25	1300	1900	34,232 50	1
2	Havre de Wood	70176	650	900		150	90		1000					250	4500	74,574 64	2
3	Havre Shag	16320	80	1050		500	200	200	5000	180	30			200	650	19,113 80	3
4	Pointe-à-l'Ours	34000	45	300		100	75		950					60	575	11,216 50	4
5	Ile du Cap	56000	750	10000		4000	350		120000			50	50	6000	7000	191,215 00	5
6	Port-la-Tour et Baccaro		225	2250		750	1900		2500		200			4000	1300	45,100 00	6
7	Port-la-Tour, en haut		60	400		175	275		1400					350	450	9,905 00	7
8	Cap du Nègre et Blanche		300	500		650	150		1000					200	475	33,167 50	8
9	Ile du Cap du Nègre		200	450		300	200		2750					1800	850	30,395 00	9
10	Port Clyde	7680						600			425					3,435 20	10
11	Havre Nord-Est	20928	50	495	3	135	35		850		25		7	250		11,407 92	11
12	Black-Point et Round-Bay			750	17	586	63		1000		30			400	500	13,651 00	12
13	Roseway et île McNutt		16	625	20	871	298				15		12	650		20,653 00	13
14	Gunning-Cove, Churchover et Birchtown		1	382		333	533				40			300	200	15,807 50	14
15	Shelburne et Pointe de Sable	34608	70	7836	168	728	188	6000	4000		80		5	1600	800	62,285 12	15
16	Jordan			2359		398	17	2500		10000	45			700		22,761 00	16
17	Lockeport	8544	185	19200	1680	2676	1390	2500	12500		50	425		3000	600	157,757 16	17
	Totaux	2482 6	2722	50497	1888	14352	6014	12350	154650	10530	1640	500	99	21060	19800	756,677 84	
	Valeur $	34756	204150	227237	47_0	50232	15035	1235	15465	526	6560	5000	990	8424	9900		

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	District.	Navires et bateaux employés à la pêche. Navires. Nombre.	Navires. Tonnage.	Navires. Valeur.	Navires. Hommes.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Rets à piège. Nombre.	Rets à piège. Valeur.	Nasses. Nombre.	Nasses. Valeur.	Espèces de poisson. Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Maquereau, frais, liv.	Homard, en conserves, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, sèche, qtx.	Numéro.
	Comté de Yarmouth.			$			$			$		$		$							
1	Yarmouth	16	622	18000	191	41	800	82	4000	1500	3	10000	....	.....	3000	3076	120000	344544	960	31600	1
2	Tusket	....	......	.....	......	175	1400	175	14000	4000	....	.....	1	80	6000	......	.	....	....	......	2
3	Tusket Wedge	5	360	10000	92	30	400	60	2000	800	1	1000	2	300	......	1686	12300	....	....	5600	3
4	Pubnico-Ouest	11	794	18000	204	27	1350	50	1275	400	2	600	....	....	...	750	3000	36000	140	9600	4
5	Pubnico-Est	1	96	2000	22	15	750	30	560	140	1	2000	...	....	......	250	12000	40600	50	1300	5
6	Sandford	1	20	500	4	26	550	46	5550	2350	1	3000	....	....	5000	3850	5000	....	70	550	6
7	Port-Maitland	1	12	300	2	26	800	52	3000	1000	....	......	..	...	.....	1530	2250	....	70	2480	7
8	Argyle	3	72	2000	22	20	250	40	1500	500	...	......	....	....	....	500	.....	....	....	440	8
9	Ruisseau à l'Anguille	1	13	800	5	25	200	40	1500	600	....	......	....	....	......	100	15000	....	....	70	9
10	Arcadie et Petite Rivière	1	40	800	10	30	500	60	1000	400	....	.....	2	1000	......	7055	1800	....	115	230	10
11	Rivière au Saumon	....	.....	.....	.....	20	150	20	2000	400	....	......	....	....	500	......	....	......	....	....	11
12	Sluice Point	1	10	250	5	20	400	40	2000	500	....	.....	..	.....	....	500	....	....	....	200	12
	Totaux	41	2039	52650	557	455	7550	695	38385	12590	8	16600	5	1380	14500	19297	171350	421144	1405	52070	
	Valeur $	....	.....	....	...	......	......	.....	.....	...	....	....	..	......	2900	86836	8568	58960	105375	234315	

SATTISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantités et valeur du matériel de pêche, etc.—Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Numéro.	District.	Espèces de poisson.													Produits du poisson.		Valeur totale.	Numéro.
		Morue, langues et noues, brls.	Merluche séchée, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Encornet, brls.	Morue fumée, caisses.	Petite morue, gelée, liv.	Gasparot, fumé, M.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.		
	Comté de Yarmouth.																	$ c.	
1	Yarmouth	5	1695	2310	1336		38550	4000		20		40	650			2300	800	305,885 66	1
2	Tusket					6000		70000	3500	70	25			25000	20			21,660 00	2
3	Tusket Wedge		200	520	705		5000			5						2000	600	39,134 50	3
4	Pubnico-Ouest			1320	750		10000									1795	660	70,880 00	4
5	Pubnico-Est			200	300		5000									250	75	19,096 50	5
6	Sandford			100			1900										100	26,890 00	6
7	Port-Maitland			486	1272								333			1200	115	29,625 20	7
8	Argyle			170	55	1000	15000	15000	300	40					8	300	120	9,156 50	8
9	Ruisseau à l'Anguille		30	16	17	600	1000	4000	200	175								4,598 50	9
10	Arcadie et Petite Rivière		40	80	50			3000	50	50						100		42,892 50	10
11	Rivière au Saumon					800		2000	500	20				15000				3,230 00	11
12	Pointe Sluice			50			500	2000	200	10						50		4,395 00	12
	Total	5	1965	5252	4485	8400	76950	100000	4750	390	25	40	983	40000	28	8175	2470	577,444 36	
	Valeur $	50	4913	18382	11212	840	7695	5000	19000	3900	250	160	2359	2000	224	3270	1235		

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêches pour le quartier n° 3, **Nouvelle-Ecosse**, 1894.

Espèces de poissons.		Quantités.	Taux.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon, mariné	brls.	2	16 00	32 00
do frais, dans la glace	liv.	128,550	0 20	25,710 00
do fumé	"	3,365	0 20	673 00
Hareng, salé	brls.	106,927	4 50	481,171 50
do frais ou gelé	liv.	293,500	0 05	14,675 00
do fumé	"	538,925	0 02	10,778 50
Maquereau, salé	brls.	2,859	10 00	28,590 00
do frais, expédié dans la glace	liv.	561,150	0 05	28,057 50
Homard, en boîtes	"	1,175,804	0 14	164,612 56
do expédié vivant	tonnes	5,767	75 00	432,525 00
Morue sèche	qtx.	392,632	4 50	1,766,844 00
do langues et noues	brls.	458	10 00	4,5[illegible]0 00
Merluche sèche	qtx.	50,590	2 50	126,475 00
do noues	liv.	30,620	0 50	15,310 00
Egrefin séché	qtx.	82,166	3 50	287,581 00
do conserves, en boîtes	liv.	139,500	0 12	16,740 00
do expédié frais dans la glace	"	180,000	0 02	3,600 00
do fumé	caisses	3,633	2 40	8,719 20
Merlan séché	qtx.	63,524	2 50	158,810 00
Truite	liv.	35,850	0 10	3,585 00
Fletan	"	777,549	0 10	77,754 90
Eperlan	"	120,030	0 05	6,001 50
Bar	"	3,000	0 10	300 00
Gasparot, mariné	brls.	10,422	4 00	41,688 00
do fumé	M.	28	8 00	224 00
Moules	brls.	1,634	7 00	11,438 00
Anguille	"	727	10 00	7,270 00
Alose	"	514	10 00	5,140 00
Encornet	"	489	4 00	1,956 00
Plie	liv.	24,900	0 05	1,245 00
Petite morue	"	44,020	0 05	2,201 00
Poisson blanc	brls.	365	6 00	2,190 00
Huile de poisson	galls.	203,141	0 40	81,256 40
Poisson employé comme boitte	brls.	44,059	0 50	22,029 50
do do engrais	"	4,840	0 50	2,420 00
Guano de poisson	tonnes	674	25 00	16,850 00
Total pour 1894		....	....	3,859,033 56
Total pour 1893		....	....	3,907,259 60
Diminution		....	....	48,226 04

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires et bateaux, rets et nasses employés aux pêches du quartier n° 3, de la Nouvelle-Ecosse, et estimation des autres matériaux de pêche non compris dans les relevés.

Matériel.	Valeur.	Total.
	$ c.	$ c.
385 navires, tonnage, 20,260	1,197,630 00	
4,709 bateaux	124,282 00	
984,860 brasses de rets à mailler	178,338 00	
210 rets à enclos	107,000 00	
266 seines, 135,057 brasses	72,965 00	
5 rets à éperlan	270 00	
62 nasses	8,770 00	
		1,689,255 00
180,699 trappes à homard à 80c	144,[illegible]59 20	
39 homarderies	31,800 00	
		176,359 20
103 réfrigérateurs et glacières	12,630 00	
1,527 boucans et poissonnières	85,249 00	
484 jetées et quais	64,345 00	
31 semaques à voiles et à vapeur	40,630 00	
Dragues	49,504 00	
		252,358 00
		2,117,972 20

NOMBRE d'hommes employés dans les pêches du quartier n° 3, Nouv.-Ecosse.

Sur des navires et des voiliers	4,580
Sur des bateaux	5,703
Dans des fabriques	587
Total	10,870

RÉCAPITU

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, employés, etc., dans la province de la

Numéro.	Comtés.	Navires et bateaux employés à la pêche.							Maté						
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Rets à enclos.		Nasses.		Seines
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.
				$			$			$		$		$	
1	Cap-Breton..	11	182	3,225	55	818	21,579	1,498	68,875	30,184	1	450	...	......	1
2	Inverness ...	17	422	11,670	95	808	20,287	2,119	72,238	28,385	1	800	68	580	3
3	Richmond ..	75	2,285	35,365	504	1,305	25,185	1,930	193,680	50,501	...	......	...	......	...
4	Victoria	4	56	950	16	845	14,934	1,433	57,366	21,121	2	800	...	......	3
5	Antigonish..	...	......	....	.....	200	3,233	278	115,415	7,276	...	....	...	......	...
6	Colchester ..	...	......	....	.....	117	2,034	190	15,540	3,710	...	....	16	5,100	...
7	Cumberland.	2	110	400	8	197	6,940	616	3,792	1,388	...	....	3	85	...
8	Guysborough	21	551	10,049	98	2,155	56,876	2,372	287,231	80,415	71	11,800	5	68	79
9	Halifax	78	2,190	62,070	549	2,768	43,968	2,928	318,230	38,856	15	2,900	...	....	418
10	Hants	1	8	200	2	136	1,446	141	9,230	2,500	...	....	11	485	...
11	Pictou	...	......	....	.....	266	5,135	363	10,929	11,805	...	....	...	......	...
12	Annapolis...	16	461	13,830	126	192	3,840	330	21,600	10,750	...	....	23	3,300	...
13	Digby	67	1,996	60,200	581	398	15,545	801	46,605	20,916	4	6,200	27	3,390	30
14	King	6	104	1,700	17	93	2,020	159	8,400	3,950	...	....	7	700	35
15	Lunenburg..	172	12,553	923,400	2,480	1,645	46,610	1,490	526,753	81,064	180	65,800	...	......	187
16	Queen...	12	515	18,700	101	509	9,557	588	32,467	12,023	10	3,900	...	......	11
17	Shelburne...	71	2,592	127,150	718	1,417	39,160	1,640	310,650	37,045	8	14,500	...	.....	3
18	Yarmouth...	41	2,039	52,650	557	455	7,550	695	38,385	12,590	8	16,600	5	1,380	...
	Totaux. .	594	26,064	1,321,559	5,907	14,324	325,899	19,571	2,137,386	454,479	300	123,750	165	15,088	770

LATION.

matériel de pêche, des espèces et quantités de poisson, ainsi que du nombre d'hommes Nouvelle-Ecosse, pour l'année 1894.

RIEL.		Espèces de poisson.											
Seines.													
Brasses.	Valeur.	Saumon salé, barils.	Saumon frais, dans la glace, liv.	Saumon, conserves, en boîtes, liv.	Saumon fumé, liv.	Hareng salé, barils.	Hareng frais ou gelé, liv.	Hareng fumé, liv.	Maquereau salé, barils.	Maquereau frais ou en boîtes, liv.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, tonnes.	Numéro.
	$												
160	800	42	16,055	......	400	3,668	92,000	2,000	2,171	9,600	276,234	41	1
525	600	18	65,007	500	......	8,788	95,000	....	4,385	560	271,993	......	2
....	....	17	5,500	......	......	11,542	....	....	5,767	....	415,068	....	3
250	150	259	750	1,022	......	2,672	....	....	2,296	......	92,500	1	4
....	....	....	37,900	......	......	1,691	....	....	347	42,000	199,200	......	5
....	....	....	74,535	......	......	....	....	10,800	......	....	29,600	......	6
....	....	....	5,615	......	......	494	4,200	600	5	....	519,602	.....	7
5,365	3,400	10	34,024	......	1,050	19,168	293,200	....	4,981	616,300	1,160,322	20	8
41,985	74,210	....	23,710	......	1,125	17,779	54,150	....	4,798	11,000	887,804	127	9
....	....	...	32,270	......	......	130	....	8,500	......	....	....	......	10
....	....	....	43,580	......	....	200	77,400	....	44	....	1,027,984	......	11
....	....	....	13,550	......	......	3,700	....	234,000	......	3,800	....	72	12
3,390	8,400	....	4,425	......	......	2,985	86,500	58,925	25	....	24,668	674	13
11,400	6,950	....	46,200	......	......	3,203	....	230.000	......	....	....	5	14
116,870	53,400	....	20,205	......	2,605	31,580	207,000	16,000	2,493	....	318,920	702	15
1.197	3,215	2	20,420	......	760	12,618	....	....	156	....	162,816	187	16
2,200	1,000	....	9,250	......	......	33,544	....	....	185	386,000	248,256	2,722	17
....	....	....	14,500	......	......	19,297	....	....	...	171,350	421,144	1,405	18
183,342	152,125	348	467,496	1,522	5,940	173,059	909,450	560,825	27,653	1,240,610	6,056,111	5,956	

RÉCAPITU

Statistique du nombre et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, du employés, etc., dans la province de la

Numéro.	Comtés.	Espèces de poisson.											
		Morue sèche, qtx.	Morue, langues et noues, barils.	Merluche séchée, qtx.	Merluche, noues, liv.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.	Gasparot, barils.	Huitres, barils.
1	Cap-Breton..	21,116	....	79	......	3,785	143	5,340	74,730	21,275	......	668	39
2	Inverness ...	22,970	51	2,085	890	2,043	......	34,130	3,395	38,800	700	2,098	895
3	Richmond ..	37,908	25	......	......	7,906	1,728	....	27,868	29,552	......	2,021	.....
4	Victoria	19,723	5	338	......	1,836	70	6,100	9,700	13,339	......	180	778
5	Antigonish..	905	....	1,399	2,458	182	......	3,200	....	13,700	......	254	146
6	Colchester ..	86	....	......	......	....	......	3,900	....	12,000	300	143	30
7	Cumberland.	270	....	....	......	78	77	1,500	2,050	77,700	......	890	499
8	Guysborough	22,152	....	1,510	......	7,643	2,542	33,675	118,864	28,060	1,000	1,787	.....
9	Halifax......	26,362	11½	4,887	6,645	2,864	1,959	7,545	204,803	31,700	......	1,131	.....
10	Hants	222	....	......	......	10	....	12,[illegible]70	....	4,900	1,530	775	.....
11	Pictou	174	....	....	.....	....	......	1,300	....	39,300	300	250	125
12	Annapolis...	10,476	34	7,556	3,575	11,405	6,695	10,600	110,080	2,000	2,200	475	
13	Digby	40,445	93	35,620	27,045	†42,340	43,575	....	142,950	....	......	......	....
14	King	1,072	....	10	......	528	477	2,200	1,600	....	800	2,400	. .
15	Lunenburg ..	230,038	326	3,525	......	8,045	2,225	2,300	286,065	7,500	....	309	....
16	Queen	8,034	....	26	......	244	53	....	5,254	....	......	848	....
17	Shelburne...	50,497	....	1,888	......	14,352	6,014	12,350	154,650	10,530	....	1,640	.....
18	Yarmouth ..	52,070	5	1,965	....	†5,252	4,485	8,400	76,950	100,000	......	*4,750	.....
	Totaux ...	544,520	550½	60,888	40,613	108,513	70,043	144,810	1,218,959	430,347	6,830	20,619	2,512

† Egrefin frais, etc., évalué à $29,059.20.

* Gasparot fumé, évalué à $224.

LATION.

matériel de pêche, des espèces et quantités de poisson, ainsi que du nombre d'hommes
Nouvelle-Ecosse, pour l'année 1894—*Fin.*

Espèces de poisson.									Produits du poisson.					Valeur totale.	Numéro.
Moules, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Encornet, brls.	Chien de mer, liv.	Poisson blanc.	Plie, liv.	Petite morue, ou poisson gelé, liv.	Poisson commun, mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	P. de l.-marin, nombre.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Guano de poisson, ton'x.	$ c.	
21	259	14	338	....	...	....	400	.....	9,804	450	3,149	20	73	230,946 61	1
108	877	.....	2,628	53,300	...	....	.....	26	11,698	27	7,958	60	...	325,272 57	2
613	441	.....	738	....	...	81,870	...	665	16,156	...	1,045	......	...	432,492 32	3
....	176	......	2,070	204,800	...	......	......	1,193	12,115	57	2,793	......	...	188,742 05	4
.....	205	.....	....	....	...	....	....	.....	2,570	...	904	......	...	69,453 00	5
.....	2	500	....	....	...	....	....	....	....	...	30	150	...	26,506 00	6
.....	19	177	....	....	...	....	....	.....	50	...	1,246	2,500	...	92,789 00	7
614	602	......	6,748	....	...	5,050	4,300	5 018	48,959	...	14,400	5,767	...	653,8[illegible]7 00	8
661½	146	......	52½	....	...	45,000	....	195	17,728	30	2,005	3,980	...	485,333 00	9
.....	.....	304	....	....	...	3,700	6,750	85	....	...	.. ..	70	...	16,692 00	10
25	215	....	....	... .	...	....	....	20	....	...	1,415	4,960	...	166,[illegible]90 00	11
700	32	180	....	....	..	....	1,000	.....	3,110	...	4,040	370	224	184,851 50	12
185	.....	32	81	....	. .	....	....	.....	61,555	...	13,377	1,685	...	691,794 02	13
.....	.....	271	....	....	...	.....	..	.....	1,780	...	735	1,565	. .	51,150 00	14
207	168	.....	368	....	165	24,900	3,020	.....	104,765	...	3,456	1,220	450	1,453,462 80	15
42	38	6	....	....	200	....	.....	.....	2,6[illegible]6	...	181	......	...	143,653 04	16
500	99	......	....	... .	...	....	....	.....	21,060	...	19,800	......	...	756,677 84	17
.....	390	25	40	....	...	....	40,000	.....	8,175	...	2,470	......	...	577,444 36	18
3676½	3,669	1,509	13,063½	258,100	365	160,520	55,470	7,202	322,221	564	79,004	22,347	747	6,547,387 11	

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêches de toute la province de la **Nouvelle-Ecosse**, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Prix.	Quantité.	Valeur.	Valeur totale.
	$ c.		$ c.	$ c.
Saumon, mariné .... brls.	16 00	348	5,568 00	
do frais .... liv.	0 20	467,496	93,498 40	
do en boîtes .... "	0 15	1,522	228 30	
do fumé .... "	0 20	5,940	1,188 00	
				100,482 70
Hareng, mariné .... brls.	4 50	173,059	778,765 50	
do frais .... liv.	....	909,450	21,302 50	
do fumé .... "	0 02	560,825	11,216 50	
				811,284 50
Maquereau, mariné .... brls.	....	27,653	375,706 00	
do frais .... liv.	....	1,240,610	109,592 70	
				485,298 70
Homard, en conserves .... "	0 14	6,056,111	847,856 86	
do frais et vivant .... ton'x.	75 00	5,956	446,700 00	
				1,294,556 86
Morue, sèche .... qtx.	4 50	544,520	2,450,341 50	
do langues et noues .... brls.	10 00	550½	5,505 00	
				2,455,846 50
Merluche, séchée .... qtx.	2 50	60,888	152,220 00	
do noues .... liv.	0 50	40,613	20,306 00	
				172,526 00
Egrefin, séché .... qtx.	3 50	108,513	379,795 00	
do en conserves, en boîtes .... liv.	0 12	139 500	16,740 00	
do fumé (*finnan haddies*) .... caisses.	2 40	3,633	8,719 20	
do frais .... liv.	0 02	180,000	3,600 00	
				408,854 20
Merlan, séché .... qtx.	2 50	70,043	....	175,106 50
Truite .... liv.	0 10	144,810	....	14,481 00
Flétan .... "	0 10	1,218,959	....	121,895 20
Eperlan .... "	0 05	430,347	....	21,517 35
Bar .... "	0 10	6,830	....	683 00
Gasparot, mariné .... brls.	4 00	20,619	82,476 00	
do fumé .... nombre par M.	8 00	28	224 00	
				82,700 00
Huîtres .... brls.	4 00	2,512	....	10,048 00
Moules .... "	....	3,676½	....	24,993 00
Anguille .... "	10 00	3,669	....	36,690 00
Alose .... "	10 00	1,509	....	15,090 00
Encornet .... "	4 00	13,063½	....	52,254 00
Poisson blanc .... "	6 00	365	....	2,190 00
Plie .... liv.	0 05	160,520	....	8,025 50
Poisson .... "	0 05	55,470	....	2,773 00
Poisson commun mêlé .... brls.	....	8,493	....	16,210 00
Huile de poisson .... galls.	0 40	322,221	....	128,887 60
Poisson employé comme boitte .... brls.	....	79,004	....	74,447 00
do do engrais .... "	0 50	22,347	....	11,174 00
do do guano .... ton'x.	25 00	747	....	18,675 00
Peaux de loup-marin .... nomb.	....	564	....	697 50
Total pour 1894	....	....	....	6,547,387 11
do 1893	....	....	....	6,407,279 49
Augmentation	....	....	....	140,107 62

RÉCAPITULATION

INDIQUANT le nombre et la valeur des navires, bateaux, rets, etc., employés aux pêches de la **Nouvelle-Ecosse**, et estimation approximative de la valeur des autres matériaux de pêche pour l'année 1894.

Articles.	Valeur.	Total.
	$ c.	$ c.
594 navires, 26,064 tonneaux	1,321,559 00	
14,324 bateaux	325,899 00	
2,137,386 brasses de rets à mailler	454,479 00	
770 seines, 183,342 brasses	152,125 00	
300 rets à enclos	123,750 00	
165 nasses	15,088 00	
		2,392,900 00
474,581 trappes à homard	324,161 20	
199 homarderies	174,112 00	
		498,273 20
141 rets à bourse pour l'éperlan	6,463 00	
Petites lignes, lignes de fonds, etc	75,649 00	
134 réfrigérateurs et glacières	28,060 00	
3,092 boucans et poissonnières	126,748 00	
Steamers, semaques, etc.	64,495 00	
Jetées et quais pour la pêche	169,384 00	
		470,799 00
		3,361,972 20

ANNEXE No 7.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Le quartier n° 1, comprend le comté de Charlotte.—L'inspecteur est M. J. H. Pratt, de Saint-André.

Le quartier n° 2, comprend les comtés de Ristigouche, Gloucester Northumberland-Nord, Kent et Westmoreland.—L'inspecteur est M. R. A. Chapman, de Moncton.

Le quartier n° 3, comprend les comtés Albert, Saint-Jean, King, Queen, Sunbury, York, Carleton et Victoria.--L'inspecteur est M. H. S. Miles, Oromocto.

QUARTIER n° 1.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DU QUARTIER N° 1, NOUVEAU-BRUNSWICK, COMPRENANT LE COMTÉ DE CHARLOTTE, POUR L'ANNÉE 1894, PAR M. L'ISPECTEUR JOHN H. PRATT.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon sixième rapport annuel sur les pêcheries du quartier n° 1 du Nouveau-Brunswick, comprenant la terre ferme et les îles du comté de Charlotte, ainsi que les pêcheries des lacs Chiputneticook, s'étendant à partir de Vanceboro dans une direction nord le long de la frontière internationale entre l'Etat du Maine et le Nouveau-Bruswick.

Je vous transmets en même temps des états tabulaires de la quantité et de la valeur de la pêche de chaque espèce de poisson, ainsi qu'une analyse du rapport des employés des pêcheries. Le montant du capital placé dans les diverses pêcheries y est également consigné.

J'éprouve beaucoup de plaisir à dire que les relevés indiquent une augmentation dans la valeur de plus d'un quart de million de dollars comparativement à l'année précédente. Les chiffres sont comme suit :—

Valeur totale des pêcheries en 1893	$ 771,182 32
" " " 1894	1,101,077 29
Augmentation en 1894	$329,894 94

Il y a augmentation sur l'année précédente pour presque toutes les espèces de poisson, en réalité la pêche de cette saison est la meilleure que l'on ait faite depuis 1887.

La plus forte augmentation se constate dans la pêcherie du hareng, car le rendement a plus que doublé celui de 1893. Il est également bon de faire remarquer que la pêche de toutes les espèces de poissons est de beaucoup plus forte que le

chiffre mentionné dans les relevés, car un grand nombre de navires d'autres postes viennent pêcher dans ce quartier pour aller disposer ailleurs de leurs chargements. C'est possible que ces navires fassent rapport de leur pêche à différents ports respectifs. On estime que la somme de $100,000.00 représente à peine la valeur de la pêche de ces navires dans le quartier.

Je me suis rendu plusieurs fois au cours de la saison avec mon bateau sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Lunenburg même, mais cela n'a pris que fort peu de mon temps.

Le nouveau système d'employer des gardiens spéciaux que le département a inauguré a été avantageux au service des pêches.

SAUMON.

Le saumon ne fréquente qu'une couple de rivières dans ce quartier, et la plus importante est la rivière Sainte-Croix. Les maraudeurs infestant les deux côtés de la frontière internationale à Calais et Saint-Stephen, il a été employé plusieurs gardiens pour réprimer la maraude aux différents endroits les plus favorables le long de la rivière Sainte-Croix, et grâce à ce moyen il n'y a eu que peu ou point de pêche illégale. L'on a constaté une augmentation dans le nombre des saumons, nombre qui a de beaucoup excédé celui de toute année antérieure. Les sportsmen en ont pris un grand nombre à la mouche à Saint-Stephen. Très satisfaisants ont été les services rendus par les gardiens de cette rivière sous la direction immédiate du garde-pêche Todd ; ils n'ont rien négligé jour et nuit et ont fidèlement rempli leurs fonctions.

HOMARD.

Il y a augmentation dans la quantité du homard pris, ce qui est dû non seulement à ce que l'on a mieux fait la pêche, mais au fait qu'un plus grand nombre d'hommes s'y sont employés. La pêcherie de homard devient chaque année de plus en plus précieuse pour les pêcheurs de la baie de Fundy, et les prix tendent constamment à monter.

Les prix rémunérateurs que l'on obtient ont engagé un certain nombre de pêcheurs à commencer illégalement leurs opérations avant l'expiration de la saison réservée. Toutefois, grâce à la vigilance des divers fonctionnaires l'on a decouvert et détruit les trappes, sauf quelques exceptions, et les coupables ont été punis. Il se fait dans ce quartier un fort travail pour obtenir par des pétitions de changer la limite actuelle de neuf pouces pour celle de dix pouces et demi. Les pétitions sont signées par un grand nombre, ce qui indique que le sentiment de la grande majorité des pêcheurs de homard du quartier est favorable au changement de la loi en vigueur.

HARENG.

La forte augmentation dans la quantité du hareng pris, quantité qui est presque le double de celle de 1893, sera saluée avec plaisir. Dans plusieurs endroits les pêcheurs affirment sans aucune hésitation que les bancs venus sur la côte renfermaient plus de hareng que depuis un grand nombre d'années. Ces rapports sont très encourageants, en présence du fait que tant de nos pêcheurs apparemment intelligents prétendent que " notre pêcherie de hareng sera bientôt une chose du passé ", tout en travaillant autrement à convaincre le public que nos différentes pêches et autres industries s'en vont rapidement à la ruine. La forte augmentation dans la pêche de cette année démontre incontestablement que le hareng ne nous a pas quitté et ni nous quittera pas. Les pêcheurs n'ont à travailler que bien peu pour obtenir tout ce qu'il faut pour le marché.

Le petit hareng à sardine était en très grande abondance et la pêche a de beaucoup excédé la demande.

La concurrence pour obtenir des endroits désirables pour les nasses a été excessivement vive durant la saison, et il semble à l'observateur ordinaire que l'on a maintenant obtenu par permis à peu près tous les endroits du pays propres à cette fin. On se formera une meilleure idée des emplacements qui existent et que l'on a obtenus en sachant qu'il a été émis pendant l'année qui vient de se terminer 374 permis de nasses. Plusieurs de ces nasses ont rapporté des dividendes remarquablement bons à leurs propriétaires.

Les prix de toutes les espèces de hareng ont été un peu plus élevés que pendant la saison précédente.

MORUE, MERLAN ET ÉGREFIN.

La pêche de ces poissons accuse une forte augmentation sur 1893. Cela n'est pas dû seulement à ce que l'on s'est plus occupé de ces pêcheries, mais parce que les bancs étaient plus nombreux. La morue en particulier a donné un rendement beaucoup plus considérable qu'en 1893, alors que la pêche avait été de 6,338 quintaux. Les relevés de l'année indiquent une pêche de 30,533 quintaux.

MERLUCHE.

La pêche de ce poisson a donné à peu près le même résultat que l'année précédente. La présence d'un si grand nombre de chiens de mer dans la baie de Fundy pendant la saison de pêche nuit certainement beaucoup aux pêcheurs, autrement les relevés seraient beaucoup plus considérables.

MAQUEREAU.

Il n'a été pris que cinquante barils de maquereau dans ce quartier cette année. Cela est regrettable, parce que les propriétaires de nasses des îles du large attendaient beaucoup de la saison de pêche, dans l'espérance que des bancs de maquereau visiteraient leurs nasses comme cela arrivait souvent autrefois. Toutefois, comme ils savent bien que la migration de ces poissons est incertaine, ce désappointement ne leur a pas été trop sensible.

PASSES-MIGRATOIRES.

Les employés de ce quartier qui ont la charge de ces passes migratoires ont veillé avec soin à ce qu'elles fussent tenues en bon état pendant la saison. Sauf le nouveau barrage requis à Saint-George et quelques légères réparations à faire à quelques-unes des passes migratoires de la rivière Magaguadavic, toutes sont en bon état. La passe migratoire du cour d'eau Linton a besoin de subir quelque changement à la saison prochaine, mais il n'y aura pas lieu de faire des réparations considérables tant qu'on n'aura pas construit le nouveau barrage en aval du " notch " à Saint-Georges. Le département a déjà reçu des rapports complets relativements à la construction d'un nouveau barrage et d'une passe migratoire en aval de cet endroit. Il est donc inutile de s'étendre d'avantage sur la question, car il semble absolument nécessaire de construire ce barrage.

PÊCHE DÉFENDUE.

Il est à regretter qu'un certain nombre de personnes de ce quartier saisissent encore toutes les occasions possibles de pêcher illégalement. Toutefois, on commence à les connaître, et il n'y a pas de doute qu'à l'avenir leurs opérations seront plus limitées que par le passé. La chaloupe à vapeur qui formera partie maintenant de l'équipement du *Curlew* servira grandement à ce but. La plus grande partie de cette maraude consiste à prendre le hareng au moyen de seines, et se fait entièrement la nuit.

FOIRE AUX POISSONS DE CAMPOBELLO.

Avant de terminer ce rapport, je dois dire que la Société des pêcheries de Campobello a de nouveau tenu cet automne une foire à poissons qui a éclipsé tout ce qu'avaient déjà fait jusque-là ses vaillants employés. Des juges compétents ont déclaré que les nombreux poissons de toutes sortes exposés étaient d'une qualité qui ne pouvait être surpassée nulle part. Des prix généreux ont été accordés aux exposants. Les centaines de pêcheurs qui ont visité la foire étaient enchantés et sont partis avec la conviction que ces expositions annuelles et ces réunions avaient certainement un effet avantageux pour tous les intéressés. L'on devrait encourager ces réunions de pêcheurs comme on le fait pour les sociétés d'agriculture et autres.

ANALYSE DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

Le garde-pêche Campbell, de Saint-André, rapporte qu'en somme il s'est fait une bonne pêche, et qu'il n'a pas eu beaucoup de difficulté à faire observer les règlements. Les saisons réservées ont été généralement bien observées, bien qu'on ait essayé de seiner le hareng, ce qui est défendu, mais la présence du croiseur *Curlew* y a vite mis fin. Les voyages de ce navire le long de la côte aident beaucoup aux employés locaux et évitent bien des embarras. Il n'est pas venu beaucoup de hareng durant la dernière saison, mais d'un autre côté les bancs de hareng à sardine qui ont visité la baie de Saint-André ont été plus considérables que jamais auparavant. Les eaux fourmillaient de ce poisson pendant la majeure partie de l'été. L'abondance des sardines a eu pour effet d'abaisser les prix d'une façon correspondante, et bien qu'il se soit pris plus de poissons que les autres années dans les nasses les profits sont restés au-dessous de la moyenne. L'on a éprouvé un peu de difficulté pour empêcher les gens de prendre et employer ce hareng aux engrais. La pêche du homard n'a pas très bien réussi et il a été tendu moins de trappes. L'on devrait proclamer une saison close pour le homard dans la baie Saint-André pendant une couple d'années, car le crustacé se fait de plus en plus rare chaque année. Souvent l'on tue la femelle en janvier, ce qui a pour effet de diminuer le nombre des reproducteurs. La pêche à la ligne a été meilleure que l'année dernière. L'on a pris surtout la merluche et le merlan. Il y avait abondance de petit merlan, et les bancs de hareng ont probablement séjourné dans la baie grâce à la présence de ce poisson et de l'encornet. Pas de maquereau cette année, sauf quelques-uns de petite taille vers la fin de l'automne. L'éperlan était en nombre extraordinaire, mais on n'a pas fait cette pêche. L'établissement de conserves de poisson à Saint-André est d'un avantage immense pour les pêcheurs. Il leur offre un bon marché pour écouler facilement leur pêche à des prix rémunérateurs.

Par suite de raisons inconnues la pêche du saumon dans les lacs Chamcook a pu réussir. Ce poisson est très batailleur et se nourrit en grande partie des petits éperlans d'eau douce qui recherchent l'eau profonde au meilleur temps de la pêche.

Les passes migratoires de Saint-Georges sont en général en bon état; elles ont cependant besoin de quelques légères réparations. Le barrage roulant aux chutes d'en bas devra être reconstruit, car il est presque impossible au saumon de remonter cette rivière. Le saumon remontait certainement quand l'ancien barrage existait. Le montant nécessaire pour en construire un nouveau d'après l'estimation est assez peu élevé.

La pêche du quartier de Saint-André a été vendue en Canada, sauf le homard et le hareng à sardine, que l'on a presque entièrement expédiés aux Etats-Unis. Le poisson pêché à la ligne devient plus abondant dans la baie de Saint-André et la rivière Sainte-Croix. L'industrie des sardines ne paraît pas diminuer la quantité des petits harengs dans ce quartier, car jamais on n'en avait vu en aussi grande abondance que l'année dernière.

Le gardien spécial Cross, du havre au Castor, rapporte que les pêcheries de son quartier sont à peu près dans le même état que l'année dernière. La pêche a été d'une bonne moyenne. Les prix du hareng à sardines étaient peu élevés, et pour

cette raison l'on a fourni une plus grande quantité de hareng. La pêche à la ligne était meilleure sur la côte, mais il n'a été pris que très peu de morue. Plus d'hommes qu'autrefois s'occupent de la pêche du homard, mais le résultat n'a pas été plus considérable.

Tout le poisson pris dans le quartier a été vendu au Canada, à l'exception du homard et du hareng à sardine, qui ont été envoyés aux Etats-Unis. Il n'y a pas eu d'abus, et les rapports mentionnent peu de pêche, s'il y en a eu, en temps défendu.

Le gardien spécial Dick, de Mascarene, rapporte qu'il y a eu augmentation dans la pêche du hareng à sardines comparativement à l'année dernière; le rendement pour les autres poissons a été à peu près le même.

Le gardien spécial Frawley, de Saint-Georges, rapporte qu'il n'y a pas eu d'abus dans sa division dans le cours de l'année. Les saisons closes ont été bien observées et il n'a été fait que bien peu de pêche en temps défendu, si toutefois la chose a eu lieu; il ne croit pas même qu'on ait essayé de pêcher.

Il y a dans cette division six passes migratoires que le gardien a visité dans de nombreuses occasions, les tenant nettes et en bon état pour le passage du poisson. Il a été dépensé beaucoup d'argent pour la construction de différentes passes migratives sur cette rivière, mais toutes sont inutiles par suite de l'absence du barrage roulant qu'on devrait reconstruire en aval du *notch* en y mettant une passe migratoire. La nécessité abosolue de la chose a été démontrée pendant la dernière saison, car avant son enlèvement l'on pouvait voir du saumon dans le haut de la rivière; mais maintenant ce poisson ne peut traverser le *notch* à moins qu'il y passe beaucoup d'eau. Il n'y a pas de doute qu'on a tué du saumon lorsqu'il cherchait à passer ce *notch*, car plusieurs d'un poids de 12 à 15 livres ont été trouvés morts dans la coulée en aval.

Le garde-pêche Todd, de Saint-Stephen, rapporte qu'il y a eu une augmentation de saumon dans la rivière Sainte-Croix; mais comme ces poissons sont tous pris à la ligne et à la tête de la marée seulement, en aval de toutes les scieries, le nombre de livres mentionné aux relevés n'indique aucunement le nombre des poissons qui ont remonté la rivière. Il n'est exporté aucun poisson, sauf à peu près le tiers des gasparots, tout le reste sert à la consommation locale. Les principales infractions à la loi comprenaient la pêche à la dérivette au moyen de rets et la pêche du saumon au dard dans les frayères, mais ces abus ont pris fin grâce aux excellents services des gardiens du Canada et la coopération des employés américains. Il a été confisqué deux rets tournants qui ont été détruits. Cette division renferme trois passes migratoires, qui se trouvent sur le côté canadien de la rivière et sur le ruisseau Dennis. Il y en a quatre autres du côté des Etats-Unis. Ce qu'il faut sur la rivière Sainte-Croix, aujourd'hui qu'elle se trouve bien protégée, c'est d'y déposer chaque année à sa source une abondante quantité de saumons de mer.

Le gardien spécial Hansy, des îles de l'Ouest, rapporte que la pêche de toutes les sortes de poissons a été à peu près la même que l'année dernière, à l'exception du hareng à sardine qui a diminué. Il s'est fait bien peu de pêche défendue, car on a souvent visité jour et nuit les localités dans lesquelles la chose pouvait être tentée; le *Curlew* a de plus fréquemment visité ces mêmes endroits.

Le garde-pêche Brown, de Campobello, rapporte qu'il y a eu augmentation dans la pêche de toutes les sortes de poissons. Le chien de mer était très abondant dans la baie de Fundy au cours de l'été et il y est demeuré pendant toute la saison. Augmentation très considérable de merlans comparativement à toutes les années précédentes. Ces poissons étaient très gros et de bonne qualité. Les saisons closes ont été bien observées; il y a cependant encore des pêcheurs de homards qui persistent à faire la pêche avant le commencement de la saison autorisée. Toutes les trappes qu'on a découvertes ont été détruites. Le hareng fumé et le hareng à sardines sont exportés aux Etats-Unis. Il en est de même pour le homard et un tiers à peu près de la quantité de harengs marinés. Le reste se vend au Canada.

Le garde-pêche Martin, de Grand-Manan, rapporte qu'il y a eu une très forte augmentation dans la pêcherie de hareng sur l'île, ce qu'il attribue aux bancs considérables de chiens de mer et de merluches argentées qui sont demeurés près des bancs de harengs du large pendant la saison entière. Il a été construit un plus grand nombre de nasses que l'année dernière, et plus d'hommes aussi ont travaillé, mais

cela n'aurait pas produit la forte augmentation dans la pêche de hareng que l'on constate. Il y a également augmentation de 100 pour 100 dans la pêche du merlan, ce qui est dû au fait qu'un plus grand nombre de bateaux et de navires se sont occupés de cette pêche. Le merlan devient rapidement de plus en plus recherché, particulièrement à l'état frais ou fumé. Les prix augmentent en conséquence chaque année; de plus, comme ce qu'il en coûte pour prendre ce poisson est moins considérable que pour d'autres espèces et que sa préparation n'entraîne pas de dépenses, les pêcheurs le prisent fortement.

La pêche du merlan a augmenté, ce qui était dû aussi, croit-on, au fait que le chien de mer les retenait près du rivage. De plus le merlan suivait le hareng. Il y a eu une forte diminution dans la pêche de la merluche, bien que ce poisson fût, croit-on, aussi nombreux que jamais dans les eaux voisines de North-Head, où cette industrie est particulièrement exploitée. Le chien de mer ayant visité la côte à bonne heure cet été, une grande partie des pêcheurs qui pêchent généralement la merluche ont dû se livrer à la pêche du merlan et du hareng. On constate une légère augmentation dans la pêche du homard, parce qu'un plus grand nombre d'hommes s'y emploient pendant une plus longue période que les années précédentes. La pêcherie de Dark-Harbour a comme d'habitude donné de très bons résultats. Le seul abus c'est qu'on laisse les rets à l'eau pendant le jour, principalement lorsqu'ils contiennent du hareng, ce qui a pour effet, on le croit, d'effrayer le hareng et de le chasser au large. Cette pratique est très en vogue à North-Head. Les saisons closes ont été bien observées, et aucune infraction des règlements n'a été portée à la connaissance de cet employé dans tout le cours de la saison. Plusieurs rapports ont été faits qu'on avait pêché le dimanche à North-Head, mais lors de la visite de l'employé a découvert que ces rapports n'étaient pas exacts.

J'ai l'honneur, d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN H. PRATT,

Inspecteur des pêcheries.

QUARTIER N° 2.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DU QUARTIER N° 2, COMPRENANT LES COMTÉS DE RISTIGOUCHE, GLOUCESTER, NORTHUMBERLAND, KENT ET WESTMORELAND, POUR L'ANNÉE 1894, PAR M. L'INSPECTEUR R. A. CHAPMAN.

MONCTON, 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les pêcheries du quartier n° 2, comprenant les comtés de Westmoreland, Kent, Northumberland, Gloucester et Ristigouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, ainsi que des extraits des rapports de gardes-pêche; vous trouverez également sous ce pli des états tabulaires des produits et de leur valeur par quartier et comté, en même temps qu'un relevé du capital employé à l'exploitation des pêcheries. Les relevés accusent une augmentation sur l'année dernière pour toutes les pêches réunies de $147,215.80, et sur l'année 1890 de $1,494,980.18, ou plus de 100 pour 100, les chiffres étant comme suit:—

En 1890	$ 1,445,194 82
En 1893	2,792,969 20
En 1894	21,940,185 00

La pêche des principales espèces de poissons la première et la dernière de ces années, a été comme suit:—

	1890.	1894.
Saumon, livres	1,016,197	2,011,480
Eperlan "	3,778,952	6,723,500
Homard (boîtes), livres	2,365,256	2,932,500
Bar, livres	4,000	404,000
Maquereau, livres	45,520	541,700
Hareng, barils	57,110	159,900
Maquereau, barils	2,200	6,170
Morue, quintaux	57,400	78,650

Tandis que la pêche est demeurée à peu près stationnaire dans d'autres parties des provinces maritimes, l'augmentation notable qu'il y a eu dans ce quartier est en grande partie due, je crois, à ce que les employés de pêche et les pêcheurs ont mieux compris leurs devoirs respectifs. En effet, il est impossible d'empêcher ou de découvrir chaque infraction de la loi ou des règlements concernant les pêcheries sur des centaines et centaines de milles de rivières et de côtes où les poissons fourmillent, dans leurs saisons respectives, sans avoir beaucoup plus d'employés que le crédit me le permet. Les résultats constatés sont dues principalement à la plus grande vigilance des employés, de même qu'à l'idée qui gagne chaque année du terrain parmi la classe en particulier des gens qui se soumettent à la loi qu'il est nécessaire de protéger les pêcheries.

ALOSE.

Bien que l'on rapporte de nouveau une forte augmentation dans les quartiers du golfe Saint-Laurent, on ne peut s'attendre à aucune amélioration de la pêche de ce précieux poisson dans la baie de Fundy tant qu'il n'y aura pas de saison réservée à l'époque de la fraie.

Rapport des Pêcheries.

SAUMON.

Bien que sur la rivière Miramichi il y ait eu diminution comparativement à la pêche phénoménale de l'année dernière, l'augmentation d'un autre côté sur la rivière Ristigouche et les parties de la côte qui y conduisent a porté le total presque aux chiffres élevés de l'an dernier. Les cours d'eau étaient aussi partout remplis de saumons et de saumoneaux cet automne; l'abondance des saumoneaux est d'un bon angure pour la pêche de l'année prochaine.

HARENG.

Non seulement l'on a pris une quantité extraordinairement grande de harengs le printemps dernier (tellement que dans plusieurs endroits les rivages étaient couverts de frai), mais l'on a trouvé sur les bancs de Caraquet et de Miscou en septembre plus de poissons que depuis trente ans, et la qualité était excellente.

ÉPERLAN.

Ce poisson a quitté les rivières plus à bonne heure que d'habitude par suite d'une forte tombée de neige immédiatement après que la première glace se fut formée en décembre 1893. Toutefois il en a été pris sur toute la côte presque autant que l'année précédente, et nonobstant cette pêche énorme des deux dernières années le poisson est venu dans les cours d'eau pour frayer au printemps en plus grand nombre que depuis bien des années. Il est bon de faire remarquer qu'avant l'établissement de règlements concernant cette pêcherie qui est maintenant l'une des plus importantes du quartier, l'on employait une quantité immense d'éperlans pour les engrais, à nourrir les cochons, etc. La chose a maintenant entièrement cessé.

BAR.

Il y a eu une forte augmentation dans la pêche de ce beau poisson pendant les deux dernières années. Chaque année le poisson est de meilleure taille, ce qui provient évidemment des trois années de prohibition de la pêche sur la rivière Miramichi.

MORUE.

L'on rapporte cette année une bien plus forte pêche de ce poisson important La morue a été extrêmement abondante jusque tard en automne sur les côtes même, en sorte que les embarcations pouvaient facilement obtenir un chargement complet en quelques heures.

MAQUEREAU.

Ce poisson abondait sur la plus grande partie de nos côtes ; à quelques endroits ce n'a été que pendant un court espace de temps, c'est vrai, mais il était d'excellente taille et qualité. Le jeune poisson n'avait jamais été vu en aussi grand nombre partout le long des rivages et dans les estuaires des rivières.

HOMARD.

La mise en conserve du homard n'a pas été aussi forte que l'année dernière, mais la diminution a été constatée surtout aux endroits où les fabriques s'étaient multipliés le plus et les excès de pêche avaient eu lieu d'une manière plus manifeste.

HUITRES.

Il est fait rapport d'une augmentation, bien qu'il ne soit pas permis de les pêcher en hiver. La quantité qu'on peut prendre dans la baie du Vin et ailleurs dans l'estuaire de la rivière Miramichi paraît être illimitée. Comme le fond est favorable au développement du jeune mollusque, l'étendue des pêcheries s'accroit d'année en année.

ANALYSE DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

COMTÉ DE RISTIGOUCHE.

Le garde-pêche J. A. Verge rapporte qu'il y a eu une forte augmentation dans la pêche du saumon, et que celle de l'éperlan (presque nouvelle encore) a été dix fois plus importante que l'année dernière. En général les saisons réservées de même que les règlements ont été bien observés.

Le garde-pêche Donald McLean, de Charlo, rapporte qu'il a été pris plus de saumon que depuis un bon nombre d'années passées. Il a été vu cet automne un plus grand nombre de ces poissons et de saumoneaux dans tous les cours d'eau, ce qui augure bien pour l'avenir. Le homard n'a pas atteint la moyenne d'autres années. La pêche de l'éperlan en est encore à son enfance dans cette division. L'on fait de grands préparatifs pour la prochaine saison. Bonne observation de la saison réservée et des autres règlements.

COMTÉ DE GLOUCESTER.

Le garde-pêche Wm Sweeney rapporte qu'il y a eu augmentation de la pêche du saumon et très abondante migration du hareng de printemps, poissons qui avec le homard (dont la pêche a été un peu moindre que l'année dernière) sont les plus importants dans sa division. Les règlements ont été bien observés.

Le garde-pêche James Hickson dit que le saumon a donné à peu près le même résultat que l'an dernier. Le hareng était excessivement abondant partout sur la côte. De même du maquereau, qui ne voulait cependant pas toucher à la boitte. Les jeunes poissons fourmillaient partout. La morue a été abondante toute la saison. L'éperlan a à peine atteint la moyenne.

Le garde-pêche James D. Thériault rapporte que la morue a abondé jusqu'à ce que la glace fut prise. Le maquereau n'a séjourné que très peu de temps. Les autres poissons ont à peine atteint la moyenne, mais le homard avait meilleure taille que d'habitude.

Le garde-pêche X. D. Albert rapporte qu'il y a eu une forte augmentation dans la pêche de la morue, le principal poisson de sa division, et celle du hareng de printemps et d'automne. Le hareng était de bonne qualité et plus abondant sur les bancs de Caraquet que depuis bon nombre d'années.

Le garde-pêche Arcade Landry rapporte qu'il s'est pris beaucoup de morue et de hareng. Le maquereau abondait également, et il a été pris grand nombre de très beaux poissons.

Le garde-pêche Adolphe Ache rapporte qu'il y a eu augmentation de la morue, le principal poisson de sa division. Le hareng de printemps et d'automne était également très abondant.

Le garde-pêche Wm Walsh rapporte que la pêche a été passable dans sa division. Les règlements ont été bien observés. Recommande fortement d'établir pour le gasparot une saison réservée commençant le 20 juin au lieu du 1er juillet, car après cette date le poisson est de peu d'utilité et l'on prend de la truite dans les rets.

Le garde-pêche Olivier Robichaud rapporte qu'il y a eu une forte pêche de morue et d'éperlan. Le maquereau abondait mais ne voulait pas toucher à la boitte.

COMTÉ DE NORTHUMBERLAND.

Le garde-pêche intérimaire F. Robicheaud rapporte qu'il y a eu diminution dans la pêche du saumon par suite du vent. Ce poisson abondait cependant pendant la saison et après. Le hareng était très abondant; il en était de même de la morue partout sur la côte. L'éperlan a donné de bons résultats et les prix étaient élevés.

Le garde-pêche J. G. Williston rapporte qu'il y a eu diminution dans la pêche du saumon comparativement à l'année dernière, mais que les rivières et cours d'eau fourmillaient de ce poisson cet automne. Le maquereau abondait et était de bonne taille et qualité. Les rivières et baies fourmillaient de jeunes poissons tout l'automne. La morue était extraordinairement abondante. Belle pêche d'huîtres et bons prix. Les pêcheries de sa division sont en excellent état.

Le garde-pêche Patrick Hogan rapporte qu'il y a eu une bonne pêche de saumon. La pêche de l'alose et du gasparot a été très considérable et il en a été de même du bar. Un bon nombre de saumons et de saumoneaux ont atteint les frayères.

Le garde-pêche intérimaire Robt. C. Boyes rapporte qu'il y a eu bonne pêche pendant la saison et qu'un nombre immense de saumons et saumoneaux ont monté la branche sud-ouest de la rivière Miramichi cet automne. On se plaint que la Compagnie d'Estacades bloque la rivière de troncs d'arbres tous les printemps.

COMTÉ DE KENT.

Le garde-pêche W. F. Hannah rapporte qu'il s'est fait une bonne pêche dans sa division, mais qu'il y a eu diminution considérable quant à l'éperlan comparativement à l'année précédente. Il croit que l'on a fait grand tort aux pêcheries en exemptant les scieries de sa division de l'application de l'Acte des pêches.

COMTÉ DE WESTMORELAND.

Le garde-pêche Robert Goodwin dit qu'il y a eu une forte augmentation dans la pêche de l'éperlan, de la truite et du saumon. Il attribue cela au fait que nos cours d'eau sont maintenant ouverts et que le poisson peut maintenant facilement se rendre aux frayères et en revenir. Il n'y a plus comme autrefois de sciure de bois ou de rebuts dans les cours d'eau. Les règlements sont bien observés.

Le garde-pêche Dennis T. Cormier rapporte qu'on a pris un peu d'aloses, et il demande de nouveau qu'on établisse pour ce poisson une saison close jusqu'au 20 ou 25 juin, ce qui à son avis est le seul moyen de faire revivre cette pêcherie.

J'ai l'honneur d'être, votre obéissant serviteur,

R. A. CHAPMAN,

Inspecteur des pêcheries.

QUARTIER N° 3.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DU QUARTIER N° 3 DU NOUVEAU-BRUNSWICK, COMPRENANT LES COMTÉS DE VICTORIA, CARLETON, YORK, SUNBURY, QUEEN, SAINT-JEAN ET ALBERT, POUR L'ANNÉE 1894, PAR M. L'INSPECTEUR H. S. MILES.

Oromocto, 18 décembre 1894.

A l'honorable John Costigan
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon deuxième rapport annuel et la statistique indiquant sous forme de tableaux les espèces, la quantité et la valeur des produits de la pêche pendant l'année qui vient de finir; aussi le genre et la valeur du matériel employé à l'exploitation de cette industrie, plus une analyse des rapports des gardes-pêche et gardiens. Ces relevés accusent une très forte augmentation sur ceux de l'an dernier lesquels étaient incomplets par suite du renvoi et de la suspension de trois gardes-pêche. Cette année l'on a eu des relevés complets et les chiffres sont comme suit:

1893	$181,969 85
1894	292,886 40
Augmentation	$110,916 55

Cette augmentation est en grande partie due au fait que la valeur totale du poisson pris dans le comté de Saint-Jean a plus que doublé la pêche de l'an dernier; le gain s'est produit pour le saumon, le homard, la merluche, l'égrefin, le merlan, le flétan, le gasparot, l'alose et les sardines. Le saumon en particulier abondait tellement qu'on le détaillait à 12 centins la livre sur les marchés locaux. La pêche du gasparot a été immense. L'on a vendu ce poisson aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse pour la boitte pendant les mois d'avril, mai et juin. Il en a été aussi exporté beaucoup aux Antilles. Le gasparot prend de l'importance chaque année. Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse disent que ce serait pour eux un désastre si cette pêche manquait, parce quils ne pourraient obtenir une quantité suffisante de boitte maintenant que le hareng a diminué. L'augmentation du gasparot sur l'année précédente a été de 20,066 barils.

SAUMON.

Les causes auxquelles est attribuée l'augmentation de la pêche du saumon sont les suivantes:—

Le département a établi une protection excellente des différentes rivières; les alevins qu'on y dépose donnent les plus heureux résultats, et plus d'hommes que d'habitude se sont occupés de la pêche du saumon.

HOMARD.

Cette pêcherie a été entièrement exploitée depuis le commencement de la saison, et en conséquence l'on a pris un plus grand nombre de crustacés que d'habitude.

Les pêcheurs connaissent mieux aujourd'hui les habitudes du homard, le pêchent en eau profonde pendant l'hiver, et plus près de la côte quand le temps devient beau et l'eau chaude.

HARENG.

La pêche de ce poisson a été moindre que la moyenne par suite de la grande abondance de chiens de mer, qui dans certains cas ont détruit tous les rets des pêcheurs. Quelques navires se sont occupés de cette pêche, mais ils n'ont rapporté que de légers chargements.

TRUITE.

La truite prise dans le quartier sert presque exclusivement à la consommation locale. C'est en conséquence très difficile d'estimer la pêche. Ce beau poisson se trouve en grande abondance dans plusieurs lacs, cours d'eau et ruisseaux, et la vigoureuse application de la saison close peut seule empêcher les excès de pêche.

POISSONS PÊCHÉS À LA LIGNE.

Ces poissons étaient extraordinairement abondants et les prix rémunérateurs. Plus d'hommes que d'habitude ont ainsi pêché la merluche, la morue, le flétan, l'égrefin, etc.

SARDINES.

Les sardines abondaient, mais comme il n'y a pas dans ce quartier de fabriques de conserves il n'en a été pris que pour la boitte employée à la pêche du homard et par les pêcheurs à la ligne.

ANALYSE DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

Le garde-pêche Sutherland Stewart, d'Alma, comté d'Albert, rapporte que le hareng, le maquereau et toutes les espèces de poissons qui se prennent à la ligne, autrefois si abondants dans le voisinage, étaient rares. Il attribue cela à la grande destruction causée par les pêches à claies et autres si abondantes sur cette côte avant qu'on eut pris des mesures pour arrêter les excès de pêche. La pêche totale dans le comté est évaluée à $6,620, le poisson servant entièrement à la consommation locale. Les différentes saisons réservées ont été bien observées et l'on n'a pas essayé de pêcher illicitement. La passe migratoire est en bon état et le saumon de même que les autres poissons y passent librement.

Le gardien K. T. Wilbur, de Midway, Harvey, comté d'Albert, rapporte qu'il y a eu augmentation de saumons et de gasparots au ruisseau du Castor, de même que dans d'autres cours d'eaux. Il y a eu des excès de pêche à la truite pendant la saison, et l'on a en conséquence observé une diminution considérable. Aucune pêche illicite n'a eu lieu et les saisons réservées ont été bien observées.

Le gardien Wallace Taylor, de Coverdale, comté d'Albert, rapporte qu'il y a eu diminution dans la pêche du saumon due à ce qu'il s'en est pris un si grand nombre dans les nasses et rets de la baie. Il n'y a dans cette division qu'une passe migratoire qui est en bon état. L'acte concernant la sciure de bois a été bien observée, et il en a été de même des saisons closes.

Le garde-pêche O'Brien, de Carleton, comté de Saint-Jean, rapporte une augmentation dans la pêche des plus importantes espèces de poissons, et dit que la dernière saison a été très fructueuse pour les poissonniers, qui ont facilement écoulé leurs produits à Saint-Jean et aux Etats-Unis. Cet employé est d'avis que l'augmentation est en grande partie due à l'application des règlements pour la protection des cours

d'eau et à la rigoureuse observation des saisons closes de semaine et autres. Il s'attend qu'avant peu nos rivières fourmilleront comme autrefois de poissons.

Le garde-pêche W. H. Heine, de Norton-Station, comté de King, rapporte que la pêche du gasparot n'a pas atteint la moyenne de celle de l'année dernière par suite des vents froids de l'est qui ont régné à cet endroit pendant la saison de pêche, mais le gasparot abondait au lac de Darling et dans les marais inondés de la rivière Kennebecasis, pendant les mois de mai et de juin. Bien qu'on l'ait exploitée rigoureusement la pêcherie d'alose n'a pas donné de bons résultats, et cela a été attribué au fait qu'il n'y a pas eu de crues sur la rivière Kennebecasis le printemps dernier; de plus l'eau était remplie d'une substance vaseuse de couleur verte qui adhérait aux rets et rendait la pêche difficile. L'alose prise a été consommée dans l'endroit ou expédiée fraîche aux villes bordant le chemin de fer Intercolonial. Il n'a pas été pris beaucoup de saumon et peu ont monté la rivière avant le commencement de la saison close. Il a été pris un grand nombre de dorés dans le lac de Darling dans le cours de l'automne et l'hiver; ces poissons ont été expédiés aux Etats-Unis, où ils se vendent à des prix avantageux. Cette industrie prend de l'importance chaque année. Les saisons réservées ont été bien observés. La plus grande difficulté que l'on éprouve c'est de restreindre les pêcheurs au quart du cours d'eau, d'après l'article 19, paragraphe 1, des règlements des pêcheries. Neuf saisies ont été pratiquées pour infraction de cet article. Trois personnes ont été poursuivies et condamnées à payer l'amende et l'on a détruit cinq rets.

Le garde-pêche J. W. Nowlan, de Smith's-Creek, comté de King, rapporte que l'on a rigoureusement observé les lois et règlements dans cette partie du comté de King.

Le gardien Pearson, de English-Settlement, comté de King, rapporte que l'on a observé vigoureusement dans sa division les lois et règlements concernant les pêcheries. Pendant les quelques dernières années ce sont des moulins à vapeur portatifs consumant tous les rebuts qui ont fonctionné dans cette partie du pays, et il n'a pas observé d'infractions à l'acte concernant la sciure de bois. Le principal poisson est la truite, qui ne sert qu'à la consommation locale.

Mayes Case, de Wickham, comté de Queen, avait charge cette année de la rivière Saint-Jean, dans le comté de King, car il n'a pas été nommé de garde-pêche pour surveiller ce quartier depuis le renvoi du garde-pêche Belyea. Il fait rapport que la pêche a été bonne, qu'il n'a pas été commis d'infractions à sa connaissance, et que les saisons réservées ont été bien observées.

Le garde-pêche J. H. Gray, de Spingfield, comté de King, rapporte qu'il a été pris plus de saumons que de coutume, ce qu'il attribue au fait qu'un plus grand nombre d'hommes se sont livrés à cette industrie. Le bois était plus abondant et il en a été pris, plus que pendant l'année précédente. Le gasparot s'est montée lors des crues et la pêche de ce poisson a été rare jusqu'au commencement de la saison réservée. La pêche de l'alose a été bien au dessous de la moyenne par suite de la rareté du poisson. Il a été consommé au pays à peu près cinquante pour cent du poisson pris, le reste a été exporté. Les saisons réservées ont été vigoureusement observées. L'acte concernant la sciure de bois n'a pas été appliqué, les moulins d'ici sont peu importants et ne sont exploités que pendant environ deux mois de l'année.

Le garde-pêche Mayes Case, de Wickham, comté de Queen, rapporte que la pêche du gasparot a été bien au-dessous de la moyenne par suite de la faible crue des eaux au printemps. Puis lorsque la migration commença plus tard, les prix étaient si réduits sur le grand nombre de ces poissons que les pêcheurs de Saint-Jean avaient pris, que nos pêcheurs du comté de Queen n'ont pas fait cette pêche très activement. En conséquence il n'a pas été pris plus de gasparots, ou bien peu plus, que ce qu'il en a fallu pour la demande locale. Il y a eu une augmentation de la pêche du saumon, car plus d'hommes se sont occupés de cette pêche. Les anguilles causent beaucoup d'ennuis aux pêcheurs de saumons, car bien souvent le saumon pris est attaqué par des anguilles qui pénètrent dans sa bouche. Quelquefois l'on trouve dans la peau du saumon de une à sept anguilles qui ont tout dévoré à part la peau et les arêtes. Dans certains cas l'on emploie des casiers à anguilles à part les rets. Les pêcheurs attendant avec anxiété l'époque à laquelle il leur sera permis de pêcher le bar. La protection que le département accorde à ce poisson aura certainement des effets très

avantageux, car il y a eu des excès de pêche commis par suite des prix élevés obtenus pour ce poisson aux Etats-Unis, où l'on expédie maintenant une grande quantité de dorés. Il y a eu plusieurs infractions de la saison reservée de semaine, et des poursuites seront intentées.

Le garde-pêche Hoben, de Swan-Creek, comté de Sunbury, rapporte que la pêche totale de sa division a un peu excédé celle de l'an dernier. Il a été pris moins de saumons, mais il y a eu augmentation de gasparots, d'aloses et de dorés. Le saumon et l'alose ont été consommés au pays, le doré a été exporté aux Etats-Unis. Les gasparots ont été vendus aux marchands de poissons de Saint-Jean, à part d'une quantité d'environ cinq pour cent qui a été employée à l'état frais ou fumée. Les saisons closes ont été rigoureusement observées, et l'acte concernant la sciure de bois a été passablement bien appliqué. Les deux " passes migratoires de Hockin " de cette division ne sont d'aucune utilité, car le poisson ne peut traverser par suite de la rapidité de l'eau.

Le garde-pêche Robert Orr, de Frédéricton, comté de York, rapporte que la pêche du saumon, du doré et de la truite sur la rivière Saint-Jean a été à peu près la même que l'année dernière. L'alose et le gasparot n'étaient pas en aussi grande abondance. Sur la branche sud-ouest de la rivière Miramichi le saumon entièrement développé était rare, mais il y avait de très nombreux saumoneaux. Il y a eu une forte augmentation dans la pêche du gasparot sur ce cours d'eau, l'on a pris soixante-quinze barils de ce poisson contre six l'an dernier. Cette augmentation est due au fait que l'on a protégé les années dernières le lac Brook, l'importante frayère de ce poisson. La truite et le doré ont donné à peu près le même résultat, tous ces poissons ont été consommés au Canada ou envoyés aux Etats-Unis. La pêche à la dérivette se fait assez en grand sur la rivière Saint-Jean et en amont des eaux de marée. On ne pourra réprimer cette pêche qu'en nommant plus de gardiens, et ce sera la source d'une forte dépense pour le département. Sur la rivière Saint-Jean dans les comtés de York et de Carleton l'on a rapporté des infractions aux règlements et il sera intenté plusieurs poursuites sous peu. A part les gardiens de l'Etat sur la branche sud-ouest de la Miramichi le club des pêcheurs à la ligne a employé plusieurs hommes, et le résultat en est que cette rivière est protégée d'une façon efficace. Il n'y a pas de passes migratoires dans cette division.

Le gardien Lindsay, de Highlands, comté de Carleton, rapporte qu'il y a eu diminution dans la pêche de cette année comparativement à l'année dernière. Le règlement qui défend de faire la pêche du saumon au rets dans la rivière Saint-Jean s'applique aussi à la rivière Miramichi dans ce comté. Comme le saumon ne mord pas à la mouche sur la rivière Saint-Jean et que les locataires tenant leur bail des propriétaires riverains ne permettent pas la pêche du saumon à la mouche sur la rivière Miramichi, il doit nécessairement y avoir une diminution dans la pêche de ce poisson. En réalité si je ne devais faire rapport que du nombre de livres des poissons pris d'une façon licite, le chiffre de cinq cents livres dépasserait le montant. Le poisson n'était nullement rare, l'exploitation moins rigoureuse de la pêche est due au fait que la loi la défend. Tout le poisson pris sert à la consommation dans le pays.

Le garde-pêche Thomas D. Ryan, de Grand-Falls, comté de Victoria, rapporte qu'il y a eu cette année sur la rivière Tobique une belle migration du saumon, cependant l'on a pris moins de poissons que l'année dernière par suite de la dépression des affaires aux Etats-Unis, ce qui a été cause que moins de sportsmen américains que de coutume ont visité l'endroit. Le club des pêcheurs de saumons de la Tobique protège cette rivière d'une manière efficace jusqu'au 1er octobre. Il y a eu abondance de saumons dans la rivière Saint-Jean, en réalité jamais ils n'avaient été aussi nombreux. Dans la rivière Madawaska il s'est pris à la mouche un nombre extraordinaire de truites. Les gardiens Griffith et Raymond ont fait la patrouille sur cette rivière et il n'a pas été fait rapport de pêche illicite. Les autres eaux de cette division sont fréquentées par la truite, le poisson blanc, la perche et la carpe, et tous ces poissons sont consommés dans le pays. La pêche, etc., dans cette division, est estimée à $10,955.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. S. MILES.

RAPPORT SUR LA PROTECTION DU SAUMON DANS LA BRANCHE SUD-OUEST DE LA RIVIÈRE MIRAMICHI PAR LE SECRÉTAIRE DU CLUB.

FREDÉRICTON, N.-B., 1er décembre 1894.

J'ai maintenant l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur la protection de la branche sud-ouest de la rivière Miramichi pendant la saison qui vient de finir, et en ce faisant j'éprouve beaucoup de plaisir à féliciter les propriétaires de ces pêches des résultats obtenus. Continuant le travail de l'année précédente j'ai pu me rendre compte des points faibles que l'expérience et l'observation seules pouvaient faire connaître. L'on a commencé à protéger la rivière vers le même temps à peu près que l'année dernière, le 19 juin, et les gardiens ont travaillé jusqu'au 15 novembre, bien qu'on n'eût pas pensé les garder plus tard que le 1er novembre. Mais comme la saison était très douce j'ai cru sage de ne pas courir le risque d'encourager les maraudeurs à nettoyer les étangs que nous avons eu tant de peine à protéger et à grands prix. Il y avait sur la rivière le même nombre de gardiens qu'à la dernière saison, et le département des pêcheries d'Ottawa nous a pleinement encouragés. Les pêcheurs à la ligne de la branche sud-ouest de cette rivière auront toujours une dette de gratitude à M. l'inspecteur Miles. Non seulement ce dernier a-t-il encouragé notre œuvre en sa qualité d'employé de l'Etat, mais il s'est toujours montré prêt à me seconder pour assurer le bien de la rivière. Son garde-pêche, Robert Orr, a passé une grande partie de son temps sur la rivière, et on lui doit ainsi qu'au principal gardien McDonald une grande partie du succès obtenu. Nos hommes avaient tous prêté serment et été nommés gardiens spéciaux de l'Etat, et ils ont travaillé de concert avec les employés du département. Suit la liste des divisions de pêche depuis Boiestown jusqu'aux fourches de la branche sud-ouest, distance de 47 milles, ainsi que les noms des gardiens :

1. De Boiestown à Tug-Pond, 9 milles—* Joseph Norrad, Wm Palmer.
2. De Tug-Pond à Burnt-Hill, 14 milles—*Robert McKay, * Edward Munn.
3. De Burnt-Hill au ruisseau McKeel, 9½ milles—Silas Standish, * Wm Green et Robert Munn.
4. Du ruisseau McKeel aux Fourches, 14½ milles, et dans le haut de la branche nord—* Donald McKay * Harvey Scott.

Les gardiens dont les noms sont précédés d'un * (sauf les derniers qui ont été à notre emploi jusqu'au 1er août) ont travaillé aux frais des pêcheurs à la ligne ; les autres étaient des employés rétribués par le gouvernement du Canada.

Deux de ces gardiens recevaient leur rémunération des clubs de Burnt-Hill et de Clearwater, administrés par A. T. Wood, de Boston, un pêcheur à la ligne qui a toujours eu à cœur le bien de la rivière. Un gardien était à l'emploi du club Rockey Bend, un était payé par MM. Harry et Charles Beckwith et J. H. Phair, et les deux autres par M. F. Stancliffe, de Montréal. Le montant total payé aux gardiens s'est élevé à $754.28.

Il a été fait rapport de peu de cas de maraude pendant la saison, ce qui témoigne de la vigilance des employés. Les colons ont causé beaucoup d'ennuis aux gardiens stationnés aux fourches, et c'était l'intention du club de poursuivre ces contrevenants, mais comme il n'y avait pas de juges de paix dans le voisinage il a été impossible de porter les plaintes en temps opportun. L'on devrait adopter des mesures pour punir ces gens qui se moquent ouvertement de la loi.

Grâce à des arrangements pris avec le gouvernement fédéral j'ai demandé et disposé dans la rivière 100,000 alevins de saumons. Ces poissons jetés à la rivière en face de l'établissement avaient été obtenus de la piscifacture de Newcastle, mais c'est l'opinion de pêcheurs à la ligne d'expérience comme MM. Phair et Hanson que ce frai ayant été obtenu de poissons d'automne, les poissons qui en résulteront et se propageront ne reviendront dans la rivière que tard dans l'année, et longtemps après la saison de la pêche à la ligne. Quoi qu'il en soit, je suis d'avis qu'on obtiendra de bons résultats de ces alevins. Demande sera faite à l'Etat d'un autre nombre d'alevins

de la piscifacture du Rapide-des-Femmes, car d'après ce que l'on apprend ces poissons sont obtenus en été et les objections comme celles faites plus haut disparaîtront.

La protection de la rivière à partir de Boiestown en descendant jusqu'à la tête de la marée, distance de 68 milles, a été, somme toute, meilleure qu'à la dernière saison, mais il y a encore lieu d'améliorer le service ici. Les gardiens, au nombre de six, sont tous rétribués par l'Etat. Il y a défaut absolu de protection systématique, mais aujourd'hui que l'on a nommé un nouveau garde-pêche, c'est l'espoir qu'il régnera un meilleur état de chose à l'avenir. Le garde-pêche Boyce a très travaillé depuis sa nomination, et d'après ce que je puis apprendre de lui il y aura à l'avenir protection systématique et sans peur dans le quartier confié à ses soins.

Le 25 juillet dernier j'ai cru à propos d'envoyer sur ces eaux le gardien Joseph Norrad, lui demandant un rapport complet sur l'état de la rivière. J'avais entendu dire précédemment qu'on y pêchait d'une façon illicite en plein jour, ce qui n'était que trop vrai comme l'a démontré l'inspection de notre gardien. Ce dernier a pratiqué plusieurs saisies, et dans bon nombre des pêcheries on voyait des preuves manifestes de pêche au dard et à l'épervier. Ces rapports m'ont été tout de suite envoyé par dépêche à Ottawa, et ils ont été suivis d'une lettre explicative portant que si l'on ne changeait pas de mode de protection, les pêcheurs à la ligne se croiraient justifiables d'abandonner ce qui avait déjà coûté si cher et de retirer leurs employés de ces eaux. Il me fait plaisir de rapporter que grâce à la prompte action du gouvernement nous avons pu permettre à nos employés d'y rester. Pendant que le gardien Norrad faisait l'inspection de la rivière, il a été insulté à Blackville par un parti de maraudeurs, et les mesures sont prises dans le moment pour poursuivre ces flagrants violateurs de la loi. J'ai toute confiance qu'avec le nouvel arrangement l'on fera bonne œuvre ici l'année prochaine.

Un grand obstacle que rencontre le poisson qui monte la rivière, c'est l'étroite passe (qui n'a pas plus de douze pieds de largeur) aux estacades en aval de la tête de marée. Ce passage étroit comprend l'espace laissé libre entre les estacades et la série extrême des rets des colons, que l'on ferme souvent pendant qu'il fait nuit. Quand les estacades sont remplies, les troncs d'arbres forment souvent embâcle jusqu'au fond de l'eau, et ce n'est pas surprenant que dans ces circonstances aucun gros poisson ne puisse remonter la rivière, et que les saumoneaux seuls y parviennent. Il y a de fortes preuves que c'est le cas, car quatre à peu près des cinq poissons qui sont pris portent les marques des rets. C'est une honte criante qu'on n'élargisse pas l'espace d'au moins deux perches (38 pieds), et si les rapports des employés sont tenus pour véridiques, le gouvernement ordonnera d'observer à l'avenir cette largeur additionnelle.

Nos gardiens ont fait pendant la saison des rapports quotidiens que le gardien-chef a transmis à son bureau à toutes les semaines. Comme d'habitude il m'a fallu faire une correspondance considérable.

En terminant j'exprimerai l'opinion que si l'on continue à protéger nos rivières d'après les conditions indiquées, je suis bien convaincu que notre rivière deviendra bientôt, comme autrefois, non pas un des meilleurs mais le meilleur des cours d'eau pour la pêche à la ligne du Nouveau-Brunswick.

Votre obéissant serviteur,

T. G. LOGGIE.

NOUVEAU-BRUNSWICK—DISTRICT N° 1.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche; des quantité et valeur du matériel de pêche; des espèces et quantités de poisson, et du nombre total des hommes employés dans le district n° 1, dans la province du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1894.

Numéro.	District.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Navires. — Tonnage.	Navires. — Valeur.	Navires. — Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Bateaux. — Valeur.	Bateaux. — Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Rets à mailler. — Valeur.	Nasses. — Nombre.	Nasses. — Valeur.	Seines. — Nombre.	Seines. — Brasses.	Seines. — Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon, frais, dans la glace, liv.	Hareng, salé, barils.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Maquereau, frais ou en cons. (en boîtes), liv.	Homard, en conserves (en boîtes), liv.	Homard, vivant ou frais, tonneaux.	Morue, sèche, qtx.	Numéro.
	Comté de Charlotte.			$			$			$		$			$										
1	Lepréau à L'Etang.......	13	245	3800	59	109	1805	150	4380	2190	30	3900	30	870	1740	....	400	....	18000	....	...	3000	284	290	1
2	L'Etang à Saint-George...	4	54	1025	20	144	4190	147	......	..	66	16625	65	1769	2616	....	....	....	500	....	....	....	69	1000	2
3	Saint-George à Saint-André	....	....	......	....	74	1640	79	......	....	43	11825	40	1310	1365	....	....	....	15000	....	....	....	13	25	3
4	Saint-George (intérieur)...	....	....	......	....	....	......	....	......	....	....	......	....	......	......	....	....	....	....	....	....	....	....	......	4
5	Saint-André (intérieur)....	....	....	......	....	....	......	....	......	....	....	......	....	......	......	500	....	....	....	....	....	....	....	......	5
6	Iles-Ouest..............	8	143	3225	31	505	10591	292	4606	1013	110	36362	110	3050	4125	....	311	6757	42000	....	2000	..	127	897	6
7	Campo-Bello	13	319	6375	64	138	7444	158	4807	1469	16	6400	20	700	1000	....	1063	....	542255	....	....	....	257	22620	7
8	Grand-Manan	21	355	8275	65	369	30303	478	12247	3289	41	48900	36	1426	5905	....	7740	8951000	6815000	40	....	....	574	5701	8
	Totaux	59	1116	22700	239	1139	55973	1304	26040	7961	306	124012	301	9125	16751	500	9514	8957757	7432755	40	2000	3000	1324	30533	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouveau-Brunswick—*Fin.*

Numéro.	District.	Espèces de poisson.																	Produits du poisson.				Valeur totale.	Numéro.
		Merluche séchée, qtx.	Merluche, noues, liv.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Merluche fumée, liv.	Gasparot, barils.	Sardines, conserves de, en boîtes.	Moules, barils.	Moules en écailles, liv.	Encornet, barils.	Sardines, barils.	Doré, liv.	Plie, liv.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais, barils.	Guano de poisson, tonn.	$ c.	
	Comté de Charlotte.																							
1	Lepréau à L'Etang.....	3575	3575	1000	150	......	10000	....	......	....	180000	2930	5935	15	17950	....	3700	....	3700	600	260	80	95,239 25	1
2	L'Etang à Saint-George..	1102	1000	1167	1509	......	......	....	......	....	......	....	......	25	66877	....	....	....	2000	1000	750	..	157,326 00	2
3	Saint-George à St-André.	45	......	70	45	3000	......	...	75000	....	20000	150	15600	....	25779	....	3800	....	200	15	2435	6	64,843 00	3
4	Saint-George (intérieur)..	......	......	......	......	6000	......	...	......	10	......	....	......	....	......	....	....	....	.. .	....	....	..	640 00	4
5	Saint-André (intérieur)...	......	......	......	......	4000	......	4500	......	125	......	....	......	....	......	3000	....	500	......	....	....	..	1,400 00	5
6	Iles-Ouest...............	1961	847	3945	5891	......	277	....	......	....	20000	50	......	10	17278	....	800	....	3793	924	....	..	88,666 54	6
7	Campo-Bello............	11463	6862	10800	4846	......	30000	....	......	....	......	....	......	299	4094	....	....	....	9701	1326	....	..	219,550 50	7
8	Grand-Manan...........	4050	6075	2170	6019	500	21000	....	......	....	......	....	. ...	...	......	....	....	....	31990	1731	1300	..	490,812 00	8
	Totaux.........	22196	18359	19152	18460	13500	61277	4500	75000	135	220000	3130	21535	349	131978	3000	8300	500	51384	5596	4745	86	*1,118,477 29	

* Comprenant : moules en boîtes, 15,200 liv., valeur $760 ; aussi, 800 liv. de pétoncles, valeur $80.

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêches dans le district n° 1, **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon frais	liv.	500	0 20	100 00
Hareng salé	brls.	9,514	4 50	42,813 00
do frais ou gelé	liv.	8,957,757	0 02	179,155 14
do fumé	"	7,432,755	0 02	148,655 10
Maquereau frais	"	2,000	0 12	240 00
do salé	brls.	40	14 00	560 00
Morue	qtx.	30,533	4 50	137,398 50
Gasparot	brls.	135	4 00	540 00
Merluche	qtx.	22,196	2 50	55,490 00
do noues	liv.	18,359	0 50	9,179 50
Homard, vivant ou frais	ton'x.	1,324	75 00	99,300 00
do en boîtes	liv.	3,000	0 14	420 00
Egrefin	qtx.	19,152	3 50	67,032 00
Merlan	"	18,460	2 50	46,150 00
Truite	liv.	13,500	0 10	1,350 00
Flétan	"	61,277	0 10	6,127 70
Merluche fumée	"	75,000	0 10	7,500 00
Sardine	brls.	131,978	2 00	263,956 00
do en boîtes	liv.	220,000	0 05	11,000 00
Eperlan	"	4,500	0 05	225 00
Moules	brls.	3,130	1 25	3,912 50
do en boîtes	liv.	15,200	0 05	760 00
do en écaille	"	21,535	0 05	1,076 75
Pétoncles	"	800	0 10	80 00
Encornet	brls.	349	4 00	1,396 00
Plie	liv.	8,300	0 05	415 00
Poisson gelé	"	500	0 05	25 00
Doré	"	3,000	0 05	150 00
Huile de poisson	galls.	51,384	0 40	20,553 60
Poisson employé comme boitte	brls.	5,596	1 50	8,394 00
do do engrais	"	4,745	0 50	2,372 50
Guano de poisson	ton'x.	86	25 00	2,150 00
Total				1,118,477 29
Valeur de la prise du poisson pour 1893				771,182 35
Augmentation en 1894				347,294 94

NOMBRE et valeur des navires, bateaux, rets, nasses, etc., employés dans les pêcheries du quartier n° 1, **Nouveau-Brunswick**, durant l'année 1894.

Matériel.	Valeur.
	$ c.
59 navires, 1,116 tonneaux	22,700 00
1,139 bateaux	55,973 00
26,040 brasses de rets	7,961 00
306 nasses	124,012 00
16,876 trappes à homard	13,026 00
2 homarderies	800 00
4 presses à poisson	400 00
301 seines, 9,125 brasses	16,751 00
2,000 lignes à main	2,000 00
500 puisettes	2,500 00
716 lignes de fond	8,463 00
3 glacières	1,000 00
571 boucans, avec appareils	132,877 00
11 steamers et semaques	4,200 00
246 quais et jetées	43,286 00
3 fabriques de conserves de sardines	8,700 00
1 fabrique pour sécher le poisson	1,200 00
Total	445,849 00

NOUVEAU-BRUNSWICK—

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés de poisson, et du nombre total des hommes employés, etc., dans le quartier

Numéro.	Districts.	Navires et bateaux. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.
	Comté de Ristigouche.			$			$			$
1	En amont de Dalhousie	....	......	......	....	30	600	30	7090	7090
2	Dalhousie à Belledune	....	......	......	....	180	2000	350	18000	15000
	Totaux	....	......	......	....	210	2600	380	25090	22090
	Comté de Gloucester.									
1	Petit-Rocher	....	......	......	...	280	5000	540	23000	15000
2	Bathurst, etc	....	......	......	....	340	10000	780	20050	26500
3	Grande-Anse	1	24	400	3	210	3800	416	7560	6000
4	Caraquette, en haut	6	74	3400	20	49	6700	82	1900	1650
5	Caraquette	66	753	26900	215	46	11500	150	22400	6480
6	Shippégan (terre ferme)	21	246	9550	69	48	3500	108	3500	1500
7	Shippégan (Ile)	41	482	24600	131	121	8600	260	8700	3500
8	Miscou et Petit-Shippégan	2	26	700	6	82	1820	178	1200	500
9	Pokemouche (paroisse d'Inkerman)	2	25	1500	6	180	3600	280	16500	10500
10	Tracadie (paroisses de Saumuriez et Saint-Isidore)	7	78	2800	22	121	2500	254	28000	12500
	Totaux	146	1708	69850	472	1477	57020	3048	132810	84130
	Comté de Northumberland.									
1	Néguac, etc	....	..	......	....	175	3500	250	41000	60000
2	Baie-du-Vin, etc	3	65	1000	6	200	8000	500	65000	77500
3	Chatham, etc	4	94	2800	20	150	3000	150	9300	9300
4	Bras nord-ouest de la rivière Miramichi	....	......	....	....	60	500	60	2500	2500
5	Bras sud-ouest de la rivière Miramichi	....	......	.....	....	70	600	70	3000	2500
	Totaux	7	159	3800	26	655	15600	1030	120800	151800
	Comté de Kent.									
1	Harcourt, etc	....	......	......	....	5	100	8	....	....
2	Carleton	.. .	......	....	....	58	2500	86	8500	2500
3	Saint-Louis	....	......	......	....	150	4500	200	10500	7500
4	Richibouctou, etc	2	46	850	10	180	6500	300	10000	4500
5	Bouctouche, etc	....	......	......	....	300	10000	700	20000	6000
6	Cocagne (paroisse de Dundas)	....	......	.. .	....	150	350	300	10000	3000
	Totaux	2	46	850	10	843	23950	1594	59000	23500
	Comté de Westmoreland.									
1	Shédiac, Botsford, Moncton et Salisbury	....	......	......	....	750	20000	1500	25000	10000
2	Westmoreland et Sackville	....	......	......	....	37	1700	70	6500	2000
3	Dorchester	....	......	......	....	38	2300	76	9500	2500
	Totaux	....	......	......	....	825	24000	1646	41000	14500
	Grands totaux	155	1913	74500	508	4010	123170	7698	378700	296020

Quartier n° 2.

à la pêche ; des quantité et valeur du matériel de pêche ; des espèces et quantités n° 2, dans la province du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1894.

De pêche.				Espèces de poisson.										
Rets à éperlan.		Trappes à homard.												
Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Saumon, frais, dans la glace, liv.	Saumon, fumé, liv.	Saumon, en boîtes, liv.	Maquereau, brls.	Maquereau, dans la glace, liv.	Hareng, brls.	Hareng, gelé, par 100.	Hareng, fumé, en boîtes.	Gasparot, brls.	Morue, qtx.	Numéro.
	$		$											
160	9600	20	15	90000	......	......	....	....	......	......	......	......	......	1
26	1500	4000	3000	175000	1000	5000	100	....	3000	......	5000	......	120	2
186	11100	4020	3015	265000	1000	5000	100	....	3000	......	5000	......	120	
......	......	5400	3500	130000	......	5000	150	7000	19000	40000	......	......	1470	1
15	750	17500	10500	964180	......	3400	120	30500	17000	......	......	......	10100	2
3	100	7900	7900	47000	......	2000	400	15000	4000	......	......	......	3000	3
15	400	....	....	....	....	......	250	10000	2500	......	......	......	6200	4
12	480	10800	10800	......	......	......	400	4000	25000	......	......	......	29000	5
21	550	3650	3650	7500	......	......	520	74000	3500	150000	......	......	5180	6
10	300	13250	13250	....	......	......	1250	22000	4450	......	......	......	12400	7
13	400	13600	13000	8000	......	800	300	25000	3700	......	......	......	4000	8
75	2100	400	400	35000	......	......	500	52000	3000	10000	......	810	1250	9
68	2000	3660	3660	20000	......	2000	120	80000	8700	......	30000	800	2700	10
232	7080	76160	66660	1211680	.....	13200	4010	319500	90850	200000	30000	1610	75300	
170	3500	2550	2550	89600	......	......	200	5000	4500	......	20000	250	400	1
165	5000	7700	7700	100300	......	......	100	40000	4000	......	14000	500	300	2
305	18000	....	....	150000	......	......	150	15000	150	15000	......	500	200	3
......	......	....	....	55000	......	......	....	....	......	......	......	900	......	4
......	......	....	....	50000	10000	......	....	....	......	......	......	1800	......	5
640	26500	10250	10250	444900	10000	......	450	60000	8650	15000	34000	3950	900	
......	......	....	....	....	1000	......	....	....	......	......	......	......	......	1
22	520	7000	7000	36200	......	......	100	56200	2000	......	......	400	200	2
100	3000	5500	5500	14000	......	......	100	2000	6300	......	......	800	300	3
240	9600	13500	11000	16500	......	......	500	84000	8500	20000	20000	2200	1380	4
200	6000	13000	12000	....	......	......	500	....	6000	......	20000	2000	100	5
60	1200	4000	4000	....	......	......	200	5000	4000	......	10000	800	150	6
622	20320	43000	39500	66700	1000	......	1400	147200	26800	20000	50000	6200	2130	
120	4000	4000	40000	4000	......	......	200	15000	28000	25000	20000	1600	200	1
30	750	100	100	4000	......	......	10	....	2500	40000	30000	200	......	2
......	......	....	....	15200	......	......	....	....	100	......	......	......	......	3
150	4750	40100	40100	23200	......	......	210	15000	30600	65000	50000	1800	200	
1830	69750	173530	159525	2011480	12000	18200	6170	541700	159900	300000	169000	13560	78650	

NOUVEAU-BRUNSWICK—

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des

Numéro.	QUARTIER.	ESPÈCES DE									
		Morue, langues et noues, brls.	Merluche, qtx.	Noues de merluche, liv.	Egrefin, qtx.	Flétan, liv.	Moules, brls.	Alose, brls.	Bar, liv.	Truite, liv.	Petite morue, liv.
	Comté de Ristigouche.										
1	En amont de Dalhousie	....	....	....	....	......	....	....	....	8000	....
2	Dalhousie à Belledune	....	....	....	....	......	....	10	....	4000	1000
	Totaux	....	....	...	....	...	....	10	....	12000	1000
	Comté de Gloucester.										
1	Petit-Rocher	....	300	300	....	......	....	10	500	2500	1000
2	Bathurst, etc	10	...	....	....	......	400	....	5000	5000	6000
3	Grande-Anse	5	300	500	....	......	300	40	....	1500	....
4	Caraquet. en haut	4	200	200	....	2500	300	....	....	1500	5000
5	Caraquet	25	300	400	300	140000	2600	....	2000	1500	23000
6	Shippégan (terre ferme)	5	1500	2800	100	5000	350	600	....	....	3000
7	Ile Shippégan	10	530	300	350	14000	1800	....	....	....	....
8	Miscou et Petit-Shippégan	....	200	200	....	4000	50	....	5000	....	3000
9	Pokemouche (paroisse d'Inkerman)	5	200	300	100	1500	125	25	2500	3000	5000
10	Tracadie (paroisses de Saumuriez et Saint-Isidore)	4	250	300	150	1500	100	....	1000	2000	6000
	Totaux	68	3780	5300	1000	168500	6025	675	16000	17000	52000
	Comté de Northumberland.										
1	Néguac, etc	....	200	300	100	1000	70	40	10000	3000	20000
2	Baie-du-Vin, etc	....	250	300	....	4000	....	500	55000	2500	150000
3	Chatham, etc	....	....	....	....	......	....	400	25000	4000	1200000
4	Bras nord-ouest de la rivière Miramichi	....	....	...	....	......	....	600	270000	20000	......
5	Bras sud-ouest de la rivière Miramichi	....	....	....	....	......	....	....	5000	10000	....
	Totaux	....	450	600	100	5000	70	1540	365000	39500	1370000
	Comté de Kent.										
1	Harcourt, etc	....	....	....	....	......	....	....	2000	6000	....
2	Carleton	....	200	200	....	......	....	40	2000	5000	10000
3	Saint-Louis	....	400	400	....	......	100	100	4000	4000	30000
4	Richibouctou, etc	5	600	1200	....	......	130	80	2000	4000	80000
5	Bouctouche, etc	...	500	1200	50	1400	500	....	5000	3000	50000
6	Cocagne (paroisse de Dundas)	....	100	200	....	.. .	250	50	2000	3000	20000
	Totaux	5	1800	3200	50	1400	980	270	17000	25000	190000
	Comté de Westmoreland.										
1	Shédiac, Botsford, Moncton et Salisbury	....	100	100	....	......	350	....	4000	12000	30000
2	Westmoreland et Sackville	....	...	....	....	......	20	300	2000	1500	4000
3	Dorchester	....	....	....	....	......	....	600	....	2000	2000
	Totaux	....	100	100	....	......	370	900	6000	15500	36000
	Grands totaux	73	6130	9200	1150	174900	7445	3395	404000	109000	1649000

District N° 2—*Fin.*

navires et bateaux employés à la pêche, etc.—*Fin.*

POISSON.								PRODUITS DU POISSON.						
Encornet, brls.	Plie, liv.	Eperlan, liv.	Anguille, brls.	Poisson commun, liv.	Homard, brls.	Homard, ton'x.	Homard, en boîtes.	Huile de poisson, gallons.	Peaux de phoque, nombre	Guano de poisson, ton'x.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale.	Numéro.
													$	
....	....	460000	100	....	......	3	....	.....	....	....	....	....	43,025	1
....	....	50000	50	......	......	4	35000	100	....	....	500	1000	61,530	2
....	....	510000	150	......	......	7	35000	100	....	....	500	1000	104,555	
....	5000	5000	10	......	......	2	51000	600	....	....	1000	1000	134,085	1
....	....	150000	100	......	......	4	125000	500	....	....	1450	14500	358,761	2
30	....	18000	......	......	......	4	87000	500	....	....	2500	1200	69,142	3
20	1000	25000	50	....	1000	....	....	2200	..	..	1500	1500	55,500	4
300	....	50000	100	......	200	4	100000	17500	....	....	2800	7000	306,230	5
50	18000	72000	......	100	......	2	65800	2800	....	....	3030	2000	93,355	6
100	....	14500	50	......	......	2	194000	3500	....	....	3400	5200	141,800	7
....	2000	270000	50	......	.....	2	288000	1200	....	....	5000	500	108,120	8
....	1500	152000	50	......	......	2	7200	450	10	....	460	2000	56,518	9
10	10000	136000	180	......	.....	3	60000	1200	....	....	1200	1000	93,715	10
510	37500	892500	590	100	1200	25	978000	30450	10	....	22340	35900	1,417,226	
....	10000	560000	80	100	400	2	52000	400	5	....	2000	2500	91,655	1
....	10000	337000	45	......	11000	2	136000	250	....	500	5000	2000	169,405	2
....	150000	1000000	150	......	400	....	....	....	....	....	....	600	165,575	3
....	....	....	150	....	.....	..	....	.....	....	....	.....	....	51,100	4
....	....	....	....	....	......	....	....	....	....	....	.....	....	20,700	5
....	170000	1897000	425	100	11800	4	188000	650	5	500	7000	5100	498,435	
....	....	....	400	....	......	....	....	....	....	....	......	....	5,000	1
....	....	180000	50	.....	.....	2	126500	250	....	....	2800	....	60,744	2
....	....	280000	100	1200	150	2	90000	400	....	....	9000	500	86,700	3
....	15000	892000	250	......	310	4	240000	1500	....	....	2600	....	170,155	4
....	10000	800000	150	100	2200	4	240000	1000	....	....	2700	....	138,350	5
....	10000	230000	300	......	1000	2	105000	400	....	....	2000	....	65,235	6
....	35000	2382000	1250	1300	3660	14	801500	3550	....	....	19100	500	526,184	
....	5000	890000	200	....	300	80	930000	500	....	....	13000	5000	350,050	1
....	....	152000	300	35	....	3	....	100	....	....	3000	300	33,565	2
....	....	....	30	.....	......	....	....	200	....	....	....	....	10,170	3
....	5000	1042000	530	35	300	83	930000	800	....	....	16000	5300	393,785	
510	247500	6723500	2945	1535	16960	133	2932500	35550	15	500	64940	47800	2,940,185	

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêches dans le quartier n° 2, **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon, frais	liv.	2,011,480	0 20	402,296 00
do en boîtes	"	18,200	0 15	2,730 00
do fumé	"	12,000	0 20	2,400 00
Hareng	brls.	159,900	4 50	719,550 00
do frais	liv.	300,000	0 02	6,000 00
do fumé	"	169,000	0 02	3,380 00
Maquereau	brls.	6,170	14 00	86,380 00
do frais	liv.	541,700	0 12	65,004 00
Homard	boîtes.	2,932,500	0 14	410,550 00
do	ton'x.	133	75 00	9,975 00
Morue	qtx.	78,650	4 50	353,925 00
do langues et noues de	brls.	73	10 00	730 00
Merluche	qtx.	6,130	2 50	15,325 00
do noues de	liv.	9,200	0 50	4,600 00
Egrefin	qtx.	1,150	3 50	4,025 00
Truite	liv.	109,000	0 10	10,900 00
Flétan	"	174,900	0 10	17,490 00
Eperlan	"	6,723,500	0 05	336,175 00
Bar	"	404,000	0 10	40,400 00
Gasparot	brls.	13,560	4 00	54,240 00
Huîtres	"	16,960	4 00	67,840 00
Moules	"	7,445	2 00	14,890 00
Anguille	"	2,945	10 00	29,450 00
Alose	"	3,395	10 00	33,950 00
Encornet	"	510	4 00	2,040 00
Plie	liv.	247,500	0 05	12,375 00
Poisson gelée	"	1,649,000	0 05	82,450 00
Poisson commun	"	1,535	2 00	3,070 00
Huile de poisson	galls.	35,550	0 40	14,220 00
Peaux de loup-marin	nomb.	15	1 00	15 00
Poisson employé comme boitte	brls.	64,940	1 50	97,410 00
do engrais	"	47,800	0 50	23,900 00
Guano de poisson	ton'x.	500	25 00	12,500 00
Total		....	....	2,940,185 00

NOMBRE et valeur des navires, bateaux, rets, nasses, trappes, etc., employés dans les pêcheries du quartier n° 2, Nouveau-Brunswick, pour l'année 1894.

Matériel.	Valeur.	Total.
	$ c.	$ c.
155 navires (tonnage collectif, 1,913)	74,500 00	
4,010 bateaux	123,170 00	
378,700 brasses de rets	296,020 00	
1,830 rets à éperlan	69,750 00	
327 rets à bar	1,635 00	
2 rets à maquereau	5,000 00	
		570,075 00
173,530 trappes à homard	159,525 00	
210 homarderies	167,500 00	
		327,025 00
10 établissements de conserves	10,000 00	
120 congélateurs et glacières	55,000 00	
390 boucans	23,500 00	
25 jetées et quais	5,000 00	
48 steamers et semaques	16,500 00	
300 lignes traînantes	6,000 00	
800 boucans à éperlan	9,500 00	
		125,500 00
Total	....	1,022,600 00

4,488 mains sont employées à la homarderie.

NOUVEAU-BRUNSWICK—QUARTIER n° 3.

Statistique du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, des espèces et quantités de poisson, et du nombre total des hommes employés dans le quartier n° 3, dans la province du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1894.

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires.				Bateaux.			Matériel de pêche. — Rets à mailler.		Nasses.		Seines.			Espèces de poisson.					
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon salé, brls.	Saumon frais, dans la glace, liv.	Saumon en conserves, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.
	Comté de Saint-Jean.			$			$			$		$			$						
1	Havre Saint-Jean	2	40	800	8	175	5250	350	35000	26250	26	7800	4	160	320	....	8400	....	1000	....	476800
2	Havre Dipper	8	160	3200	32	44	1320	88	24000	18000	4	1200	5	200	400	....	24000	....	800	....	100000
3	Pisarinco	3	60	1200	12	40	1200	80	20000	15000	....	....	....	....	....	....	96000	....	200	....	....
4	Musquash	4	80	1600	16	10	300	20	4000	3000	16	4800	6	240	480	....	48000	....	100	....	300000
5	St. Martin's et Martin's Head	....	....	....	....	16	480	32	9000	6750	....	....	....	....	....	....	3200	....	100	....	2000
6	Rivière Saint-Jean	....	....	....	....	25	750	50	2800	2100	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	Totals	17	340	6800	68	310	9300	620	94800	71100	46	13800	15	600	1200	....	179600	....	2200	....	878800
	Autres comtés.																				
7	Albert	....	....	....	....	16	320	32	970	727	5	800	....	....	....	....	10600	840	....	7600	800
8	King	....	....	....	....	126	2520	259	4136	3102	....	....	....	....	....	....	18792	....	....	....	....
9	Queen	1	12	240	4	270	5400	360	19060	14295	....	....	....	....	....	....	3840	....	....	....	....
10	Sunbury	....	....	....	....	68	1360	119	4600	3450	....	....	....	....	....	....	600	....	....	....	....
11	York	....	....	....	....	135	2700	170	5600	4200	....	....	....	....	....	....	17710	....	....	....	....
12	Carleton	....	....	....	....	32	640	49	910	682	....	....	....	....	....	....	2000	....	....	....	....
3	Victoria	....	....	....	....	145	2900	220	2700	2025	....	....	10	1000	2000	10	1300	1000	....	....	....
	Totaux	1	12	240	4	792	15840	1209	37976	28482	5	800	10	1000	2000	10	54842	1840	....	7600	800
	Grands totaux	18	352	7040	72	1102	25140	1829	132776	99582	51	14600	25	1600	3200	10	234442	1840	2200	7600	879600

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—**Nouv.-Brunswick**—*Suite.*

Numéro.	Quartier.	Espèces de poisson.																Huile de poisson, galls.	Valeur totale.
		Homard, vivant ou frais, tonneaux.	Morue sèche, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Merluche sèche, qtx.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Gasparot, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Sardine, brls.	Doré, liv.	Plie, liv.	Poisson commun et mêlé, brls.		
	Comté de Saint-Jean.																		$ c.
1	Havre de Saint-Jean					4050				21800		90	2000						137,991 00
2	Dipper-Harbour	65	125	8	2000	700	125							500				55	24,452 00
3	Pisarinco	10	75	4	1500	400	80			200								30	27,389 50
4	Musquash	20							1800										17,730 00
5	Saint-Martin et Martin's-Head	55	53	2	950	258	50							2000		4000		20	12,004 50
6	Rivière Saint-Jean									500			80						2,800 00
	Totaux	150	253	14	4450	5408	255		1800	22500		90	2080	2500		4000		105	222,367 00
	Autres comtés.																		
7	Albert	1	7					3200			5	10	145			4000	16		4,772 50
8	King							4560		1680		46	463		54400		38		19,086 40
9	Queen							1710		2045		32	660		62200		45		19,369 50
10	Sunbury							4100		1976			52		16600				9,989 00
11	York							26400		75		10	300		18000		40		11,922 00
12	Carleton							5000					20						1,350 00
13	Victoria							18000				10	20		3000		90		4,030 00
	Totaux	1	7					62970		5776	5	108	1660		154200	4000	229		70,519 40
	Grands totaux	151	260	14	4450	5408	255	62970	1800	28276	5	198	3740	2500	154200	8000	229	105	292,886 40

RÉCAPITULATION

Du rendement et de la valeur des pêches dans le quartier n° 3, **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon, salé	brls.	10	10 00	100 00
" frais, dans la glace	liv.	234,442	0 20	46,888 40
" fumé	"	1,840	0 25	460 00
Hareng, salé	brls.	2,200	4 50	9,900 00
" gelé	liv.	7,600	0 02	152 00
" fumé	"	879,600	0 02	17,592 00
Homard	ton'x.	151	75 00	11,325 00
Morue	qtx.	260	4 50	1,170 00
Langues et noues de morue	brls.	14	10 00	140 00
Merluche sèche	qtx.	4,450	2 50	11,125 00
Egrefin	"	5,408	3 50	18,928 00
Merlan	"	255	2 50	637 50
Flétan	liv.	1,800	0 10	180 00
Truite	"	62,970	0 15	9,445 50
Gasparot	brls.	28,276	4 00	113,104 00
Anguille	"	198	10 00	1,980 00
Alose	"	3,740	10 00	37,400 00
Sardine	"	2,500	1 50	3,750 00
Doré	liv.	154,200	0 05	7,710 00
Poisson commun et mêlé	brls.	229	3 00	687 00
Plie	liv.	8,000	0 02	160 00
Moules	brls.	5	2 00	10 00
Huile de poisson	galls.	105	0 40	42 00
Total				292,886 40

NOMBRE et valeur des navires, bateaux, rets, nasses, etc., employés dans les pêcheries du quartier n° 3, Nouveau-Brunswick.

Matériel.	Valeur.	Total.
	$ c.	$ c.
18 navires (352 tonnes)	7,040 00	
1,102 bateaux	25,140 00	
132,776 brasses de rets	99,582 00	
51 nasses	14,600 00	
25 seines (1,600 brasses)	3,200 00	
		149,562 00
4,300 trappes à homards	3,261 00	
17 glacières	5,100 00	
58 boucans avec appareils	34,800 00	
3 steamers et semaques	3,400 00	
82 lignes traînantes	1,640 00	
52 quais et jetées	14,700 00	
		62,901 00
Valeur totale du matériel		212,463 00

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, des quantité et valeur du matériel de pêche, des espèces et quantités de poisson, et du nombre total des hommes employés, etc., dans toute la province du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1894.

Numéro.	Comtés.	Navires et bateaux employés à la pêche.							Matériel de pêche.							Espèces de poisson.			
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Nasses.		Seines.						
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, sur la glace, liv.	Saumon, en conserves, liv.	Saumon fumé, liv.
				$			$			$		$			$				
1	Ristigouche					210	2,600	380	25,090	22,090							265,000	5,000	1,000
2	Gloucester	146	1,708	69,850	472	1,477	57,020	3,048	132,810	84,130							1,211,680	13,200	
3	Northumberland	7	159	3,800	26	655	15,600	1,030	120,800	151,800							444,900		10,000
4	Kent	2	46	850	10	843	23,950	1,594	59,000	23,500							66,700		1,000
5	Westmoreland					825	24,000	1,646	41,000	14,500							23,200		
6	Albert					16	320	32	970	727	5	800					10,600		840
7	Saint-Jean	17	340	6,800	68	310	9,300	620	94,800	71,100	46	13,800	15	600	1,200		179,600		
8	King					126	2,520	259	4,136	3,102							18,792		
9	Queen	1	12	240	4	270	5,400	360	19,060	14,295							3,840		
10	Sunbury					68	1,360	119	4,600	3,450							600		
11	York					135	2,700	170	5,600	4,200							17,710		
12	Carleton					32	640	49	910	683							2,000		
13	Victoria					145	2,900	220	2,700	2,025			10	1,000	2,000	10	1,300		1,000
14	Charlotte	59	1,116	22,700	239	1,139	55,973	1,304	26,040	7,961	306	124,012	301	9,125	16,751		500		
	Totaux	232	3,381	104,240	819	6,251	204,283	10,831	537,516	403,563	357	138,612	326	10,725	19,951	10	2,246,422	18,200	13,840

RÉCAPITULATION du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—**Nouveau-Brunswick**—*Suite.*

Numéro.	Comtés.	Espèces de poisson.																
		Hareng salé, brls.	Hareng frais ou gelé, liv.	Hareng fumé, liv.	Maquereau salé, liv.	Maquereau frais ou conservé en boîtes, liv.	Homard conservé en boîtes, liv.	Homard vivant ou frais, tonneaux.	Morue séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Merluche séchée, qtx.	Noues de merluche, liv.	Egrefin, qtx.	Merlan, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Bar, liv.
1	Ristigouche......	3,000	....	5,000	100	....	35,000	7	120	....	......	......	......	......	12,000	....	510,000	....
2	Gloucester.......	90,850	200,000	30,000	4,010	319,500	978,000	25	75,300	68	3,780	5,300	1,000	......	17,000	168,500	892,500	16,000
3	Northumberland.	8,650	15,000	34,000	450	60,000	188,000	4	900	....	450	600	100	......	39,500	5,000	1,897,000	365,000
4	Kent...........	26,800	20,000	50,000	1,400	147,200	801,500	14	2,130	5	1,800	3,200	50	......	25,000	1,400	2,382,000	17,000
5	Westmoreland...	30,600	65,000	50,000	210	15,000	930,000	83	200	....	100	100	......	......	15,500	....	1,042,000	6,000
6	Albert..........	....	7,600	800	......	....	....	1	7	....	......	......	......	......	3,200	....	....	....
7	Saint-Jean.......	2,200	....	878,800	......	....	....	150	253	14	4,450	......	5,408	255	....	1,800	....	....
8	King..	....	....	....	......	....	....	.....	....	....	......	......	......	......	4,560	....	....	....
9	Queen..........	....	....	....	......	....	....	.....	....	....	......	......	......	......	1,710	....	....	....
10	Sunbury........	....	....	....	......	....	....	.....	....	....	......	......	......	......	4,100	....	....	....
11	York...........	....	....	....	......	....	....	.....	....	....	......	......	......	......	26,400	....	....	....
12	Carleton	....	....	....	......	....	....	.....	......	....	......	......	......	......	5,000	....	....	....
13	Victoria........	....	....	....	......	....	....	.....	....	....	......	......	......	......	18,000	....	....	....
14	Charlotte........	9,514	8,957,757	7,432,755	40	2,000	3,000	1,324	30,533	....	22,196	18,359	19,152	18,460	13,500	61,277	4,500	....
	Totaux	171,614	9,265,357	8,481,355	6,210	543,700	2,935,500	1,608	109,443	87	32,776	27,559	25,710	18,715	185,470	237,977	6,728,000	404,000

RÉCAPITULATION du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés à la pêche, etc.—Nouveau-Brunswick—*Fin.*

Numéro.	Comtés.	Espèces de poisson.											Produits du poisson.					Valeur totale.
		Gasparot, brls.	Huitres, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Alose, brls.	Encornet, brls.	Sardine, brls.	Doré, liv.	Plie, liv.	Petite morue, liv.	Poisson commun ou mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Peaux de loup-marin, nombre.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Guano de poisson, tonneaux.	$ c.
1	Ristigouche	...	...	...	150	10	...	...	...	...	1,000	...	100	...	500	1,000	...	104,555 00
2	Gloucester	1,610	1,200	6,025	590	675	510	...	...	37,500	52,000	100	30,450	10	22,340	35,900	...	1,417,226 00
3	Northumberland	3,950	11,800	70	425	1,540	...	...	...	170,000	1,370.000	100	650	5	7,000	5.100	500	498,435 00
4	Kent	6,200	3,660	980	1,250	270	...	...	...	35,000	190,000	1,300	3,550	..	19,100	500	...	526,184 00
5	Westmoreland	1,800	300	370	530	900	...	...	...	5,000	36,000	35	800	...	16,000	5,300	...	393,785 00
6	Albert	...	...	5	10	145	...	...	...	4,000	...	16	...	...	...	...	...	4,772 50
7	Saint-Jean	22,500	...	...	90	2,080	...	2,500	...	4,000	...	...	105	...	...	...	...	222,367 00
8	King	1,680	...	...	46	463	...	...	54,400	...	...	38	...	...	...	...	...	19,086 40
9	Queen	2,045	...	...	32	660	...	...	62,200	...	...	45	...	...	...	...	...	19.369 50
10	Sunbury	1,976	...	...	...	52	...	...	16,600	...	...	...	...	...	...	...	...	9,989 00
11	York	75	...	...	10	300	...	...	18,000	...	...	40	...	...	...	...	...	11,922 00
12	Carleton	...	...	...	...	20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,350 00
13	Victoria	...	...	...	10	20	...	...	3,000	...	...	90	...	...	...	...	...	4,030 00
	Charlotte	135	...	*3,130	...	...	349	†131,978	3,000	8,300	500	...	51,384	...	5,596	4,745	86	1,118,477 29
	Totaux	41,971	16,960	10,580	3,143	7,135	859	134,478	157,200	263,800	1,649,500	1,764	87,239	15	70,536	52,545	586	4,351,528 69

* $1,836, valeur des moules en boîtes ou dans la coquille. † $11,000, valeur des sardines mises en conserves. $7,500, valeur de l'égrefin fumé.

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries dans toute la province du **Nouveau-Brunswick**, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.	Valeur totale.
			$ c.	$ c.	$ c.
Saumon, salé	brls.	10		100 00	
do frais	liv.	2,246,422	0 20	449,284 40	
do en boîtes	"	18,200	0 15	2,730 00	
do fumé	"	13,840	0 20	2,860 00	
					454,974 40
Hareng, salé	brls.	171,614	4 50	772,263 00	
do frais	liv.	9,265,357	0 02	185,307 14	
do fumé	"	8,481,355	0 02	169,627 10	
					1,127,197 24
Maquereau, salé	brls.	6,210	14 00	86,940 00	
do frais	liv.	543,700	0 12	65,244 00	
					152,184 00
Homard, en boîtes	"	2,935,500	0 14	410,970 00	
do vivant ou frais	ton'x.	1,608	75 00	120,600 00	
					531,570 00
Morue, sèche	qtx.	109,443	4 50	492,493 50	
do langues et noues	brls.	87	10 00	870 00	
					493,363 50
Merluche, sèche	qtx.	32,776	2 50	81,940 00	
do noues	liv.	27,559	0 50	13,779 50	
					95,719 50
Egrefin	qtx.	25,710	3 50	89,985 00	
Merluche, fumée	liv.	75,000	0 10	7,500 00	
					97,485 00
Merlan	qtx.	18,715	2 50		46,787 50
Truite	liv.	185,470			21,695 50
Flétan	"	237,977	0 10		23,797 70
Eperlan	"	6,728,000	0 05		336,400 00
Achigan	"	404,000	0 10		40,400 00
Gasparot	brls.	41,971	4 00		167,884 00
Huîtres	"	16,960	4 00		67,840 00
Moules	"	10,580		18,812 50	
do en boîtes ou écaillées	liv.	36,735	0 50	1,836 75	
					20,649 25
Anguille	brls.	3,143	10 00		31,430 00
Alose	"	7,135	10 00		71,350 00
Encornet	"	859	4 00		3,436 00
Sardine	"	134,478		267,706 00	
do en boîtes	liv.	220,000	0 05	11 000 00	
					278,706 00
Doré	"	157,200	0 05		7,860 00
Plie	"	263,800			12,950 00
Poisson gelé ou petite morue	"	1,649,500	0 05		82,475 00
Poisson commun ou mêlé	brls.	1,804			3,837 00
Peaux de loup-marin	nomb.	15	1 00		15 00
Huile de poisson	galls.	86,989	0 40		34,795 60
Poisson, comme boitte	brls.	70,536	1 50		105,804 00
do engrais	"	52,545	0 50		26,272 50
Guano de poisson	ton'x.	586	25 00		14,650 00
Total pour 1894					4,351,528 69
do 1893					3,746,121 40
Augmentation					605,407 29

Tableau indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux, etc., employés dans les pêcheries du **Nouveau-Brunswick,** avec valeur approximative d'autre matériel de pêche pour 1894.

Articles.	Valeur.	Valeur totale.
	$	$
232 navires, 3,381 tonneaux	104,240	
6,251 bateaux	204,283	
537,516 brasses de rets à mailler	403,563	
326 seines, 10,725 brasses	19,951	
357 nasses	138,612	
		870,649
194,706 trappes à homard	175,812	
212 fabriques de conserves de homard	168,300	
4,541 mains employées dans les fabriques de conserves.		
		344,112
1,830 rets à éperlan	69,750	
500 seines	2,500	
327 rets à bar	1,635	
2 rets à maquereau	5,000	
2,000 lignes à main	2,000	
1,098 lignes traînantes	16,103	
13 fabriques de conserves	18,700	
4 presses à poisson	400	
140 congélateurs et glacières	61,100	
1,019 boucans	191,177	
1 fabrique pour faire sécher le poisson	1,200	
800 huttes à éperlan	9,500	
62 steamers et semaques	24,100	
323 jetées et quais	62,986	
		466,151
Total	....	1,680,912

ANNEXE N° 8.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD POUR 1894 PAR L'INSPECTEUR DES PÊCHERIES A. LORD.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les pêcheries de cette province pendant la saison qui vient de finir. La valeur totale pour l'année accuse une diminution comparativement à la saison précédente de $14,-000. Sauf les pêcheries de maquereau et d'huîtres les autres ont passablement réussi et les résultats sont bons.

Le hareng est arrivé sur les côtes à bonne heure et il en a été pris en grandes quantités à tous les endroits. Bien que ce poisson soit d'une grande importance pour les pêcheurs puisqu'il sert de boitte, il n'a aucune valeur commerciale, car on ne le prépare pas pour l'exportation. Le homard accuse une légère augmentation sur l'an dernier, mais cela est dû aux engins additionnels mis en usage et non pas à une amélioration de la pêcherie. Cette pêcherie cependant est passablement bien conservée, et bien qu'on n'en puisse noter d'amélioration il est satisfaisant de savoir que pendant les trois dernières années il n'y a pas eu de diminution dans la quantité des conserves. La morue accuse une diminution considérable. La pêche de la morue n'est pas faite activement, les pêcheurs préfèrent se livrer à la pêche du maquereau qui est plus lucrative. On peut trouver sur les côtes de cette province du commencement du printemps à la fin de l'automne de la morue en abondance, et si l'on pouvait gagner les pêcheurs à se fournir de bateaux convenablement équipés et à faire vigoureusement la pêche de la morue, cette pêcherie deviendrait l'une de nos plus précieuses industries. Le maquereau accuse également une forte diminution, et la saison, on peut dire, a manqué en tant que cette pêcherie est concernée. Le poisson abondait sur les principaux fonds de pêche dans le voisinage du Cap-Ouest, Miminegash, Tignish, Rustico, etc., mais il avait peur de l'hameçon et on ne peut faire rapport d'aucune bonne pêche en aucun temps de la saison. La diminution pour les huîtres a été de 5,572 barils comparativement à l'année dernière. Cette pêcherie est dans un état qui n'est pas du tout satisfaisant, et je dois d'une année à l'autre faire rapport d'une diminution constante de la quantité exportée. Les bancs dans les rivières et baies du comté de Queen ont donné de bons résultats, mais la pêcherie de la baie Richmond, dans le comté de Prince, qui a jusqu'ici fourni la plus grande partie des huitres sorties de la province, accuse une forte diminution, et il est à craindre qu'avant peu de temps, à moins qu'on n'adopte des mesures de restriction et de protection judicieuses et décisives, les bancs seront complètement épuisés. La pêche de l'éperlan a été faite avec vigueur, et le résultat indique une augmentation considérable. L'éperlan abonde dans les grandes rivières, et chaque année il y a une plus forte pêche de ce précieux petit poisson. La pêche à la ligne a été faite pendant toute la saison, et l'on a pris 6,880 livres de truites de plus que l'an dernier. Les cours d'eau sont en bon état, et bien qu'il y ait des causes naturelles et artificielles combinées pour amener la sûreté de la truite, les règlements actuels convenablement appliqués fournissent, on le croit, une protection suffisante.

Il sera parlé dans le présent rapport, sous leurs titres respectifs, des pêcheries de moindre importance et d'autres sujets intéressant les pêcheurs.

SAUMON.

Le saumon accuse une augmentation de 7,230 livres sur l'année dernière. La pêche se fait au moyen de rets tendus près des bancs et dans les baies et estuaires. Le saumon proprement dit ne se trouve pas dans les rivières et cours d'eau de cette province. Dans les mois de septembre, octobre et novembre le poisson se rend cependant sur les plus grandes rivières pour frayer. Il est difficile pendant cette période de protéger ces rivières contre les maraudeurs qui font la pêche au dard et aux rets aux flambeaux et répètent la chose chaque nuit. Ces hommes appartiennent à des bandes organisées, sous la direction de meneurs hardis, et causent beaucoup d'embarras aux gardiens. L'on a eu surtout de grandes difficultés à protéger la rivière Dunk à cause du grand nombre de saumons qui la fréquentent. L'année dernière on avait employé sous les ordres du garde-pêche McBride un nombre additionnel de gardiens, et l'on avait ainsi réussi à protéger comme il faut la rivière. Les maraudeurs n'ont pas été aussi hardis que dans d'autres occasions précédentes, sachant qu'ils avaient à lutter contre un plus grand nombre d'hommes, et l'on croit qu'ils n'ont pris que très peu de poissons, s'ils en ont pris. La rivière Winter a été également mieux protégée, l'on a employé un gardien de plus pendant la migration, et les résultats ont été très satisfaisants. Il n'a pas été fait rapport de maraude ni de pêche illicite. Le gardien Dingwell, de la rivière Morell, s'est procuré un bateau afin de faire la patrouille plus fréquemment sur ce cours d'eau, et il dit qu'il n'y a pas eu de cas de maraude quand les saumons ont monté la rivière en grand nombre. Cette plus grande protection que l'on accorde aux cours d'eau où la reproduction du poisson a lieu aura pour effet de peupler nos rivières, et je m'attends à ce que dans peu d'années la pêcherie du saumon dans cette province devienne une importante industrie sur plusieurs parties de la côte.

HARENG.

Le premier poisson de mer qui visite le rivage au printemps est le hareng. Immédiatement après la débâcle on trouve du hareng en grande abondance près de toutes les côtes de cette province. Les grands bancs visitent les baies, les anses et les estuaires pour frayer, et on prend le poisson au moyen de rets à mailler et de trappes. Ce poisson n'est pas préparé pour l'exportation, mais on le sale pour s'en servir de boitte dans les pêcheries du homard et du maquereau. Comme il y en avait en très grande abondance à la dernière saison les pêcheurs n'ont pas eu de difficultés à se procurer un ample approvisionnement de boitte, et ils étaient en conséquence en meilleur état de poursuivre leurs opérations.

HOMARD.

Le homard mis en conserves accuse une légère augmentation de 4,410 livres. Cette pêcherie est l'une des plus importantes de la province, le produit de la saison dernière s'élevait à 30 pour 100 de la valeur totale des pêcheries de l'île. Deux cent vingt-neuf fabriques ont été exploitées contre deux cent dix-sept l'année précédente, soit une augmentation de douze. Les pièges employés accusent également une forte augmentation, il y en a eu 230,000 en 1894, contre 215,000 en 1893. Nonobstant cet outillage additionnel considérable la pêcherie est demeurée à peu près stationnaire pendant les trois dernières années, comme le démontre le tableau suivant:

Année.	Quantité en conserves.	Nombre de pièges employés.	Produit par piège.
	Liv.	Nombre.	Liv.
1892	2,819,572	213,847	13½
1893	3,168,674	215,000	14¾
1894	3,173,084	230,000	13⅓

Le raccourcissement de la saison a sauvé cette pêcherie, mais il est évident qu'une grande partie des fabriques de conserves perdent de l'argent, et à moins qu'il ne se produise sous peu une amélioration bon nombre de gens qui se livrent aujourd'hui à cette industrie devront l'abandonner.

Les règlements qui obligent les fabriques de conserves à obtenir des permis, à marquer les caisses, et autres dernièrement adoptés, auront un bon effet pour protéger cette pêcherie, et si on les applique rigoureusement ils devront produire une amélioration et des avantages correspondants pour tous les intéressés. Sur le côté sud de l'île plusieurs paqueurs de peu d'importance ont cherché à enfreindre les règlements en paquant durant la saison close, mais on les a vite découverts et mis à l'amende. Deux saisies ont été pratiquées et il a été imposé dix-sept amendes pour pêche et paquage illicites dans le cours des mois de septembre et d'octobre. Cela, joint à la vigilance des employés résidants, a eu pour effet de réduire au minimum la pêche d'automne, ce qui devra être d'un grand avantage à cette industrie.

MAQUEREAU.

Cette pêcherie a été activement exploitée, mais n'a pas donné de résultats satisfaisants. Les relevés indiquent une diminution de 4,072 barils pour l'année. Le poisson est arrivé dans le golfe à bonne heure, mais il était sur ses gardes et difficile à prendre. Dans les comtés de King et de Queen, l'on a fait des pêches passables au commencement de la saison, et les pêcheurs avaient grand espoir d'une heureuse année. Ils ont été déçus cependant, car le poisson a continué de suivre la côte et n'a pas séjourné assez longtemps à aucun endroit pour y assurer une bonne pêche. La plus grande diminution s'est produite dans le comté de Prince, il n'a été exporté en 1894 que 4,533 barils, contre 8,075 en 1893, soit une diminution de 3,542 barils. Ce déficit réduit considérablement les relevés de l'année, et les pêcheurs l'ont vivement ressenti.

Le maquereau a des habitudes très incertaines et changeantes. Des années de grande abondance sont suivies par des périodes de rareté, et bien qu'on puisse dire que la saison de 1894 a manqué, cela ne doit pas être pris pour critérium du résultat des années qui suivront.

MORUE.

La morue a visité le rivage à bonne heure, mais la pêcherie n'a pas été activement exploitée ; la pêche, en conséquence, accuse une diminution de 9,680 qtx. La première migration du poisson a lieu au commencement de juin, à peu près vers le temps où le hareng quitte la côte. A cette époque les pêcheurs s'occupent de la pêche du homard et ne font pas de cas de celle de la morue. Plus tard on suit le maquereau, en sorte que la pêche de la morue est négligée et paraît diminuer d'année en année.

Le poisson abonde cependant sur les côtes de la province, et s'ils avaient de grands bateaux bien équipés nos pêcheurs retireraient plus d'avantages de cette pêcherie que de toute autre aujourd'hui exploitée.

Une flotte considérable de petits navires et de grands bateaux venant du comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick, a pêché au large des côtes de cette île, dans le voisinage en particulier du Cap Nord, au cours de la saison, et l'on y a obtenu plusieurs chargements de morue et de merluche. Ces embarcations sont restées sur la côte jusqu'à la fin d'octobre, y faisant des voyages très profitables, ce qui prouvait l'esprit d'entreprise de ces pêcheurs et l'abondance du poisson dans l'endroit.

MERLUCHE.

La merluche accuse une augmentation de 1,858 qtx. Cette pêcherie n'a pas été exploitée vigoureusement, et c'est à peine si on doit la distinguer de la pêcherie de la morue. Sur certaines parties de la côté des gens se sont procurés des outillages distincts, comme lignes de fond, doreys, etc., et ils y ont établi une pêcherie avantageuse.

HUITRES.

La pêcherie d'huîtres n'a pas éte aussi fructueuse qu'autrefois, la pêche indique une diminution de 5,572 barils comparativement à 1893. Les bancs du comté de Queen accusent une augmentation considérable, mais dans le comté de Prince les relevés indiquent une diminution de 8,530 barils. Cette diminution peut être attribuée à l'épuisement des bancs de la baie Richmond. Ces derniers, qui avaient autrefois tant de valeur, sont devenus dernièrement très improductifs, et les pêcheurs ne peuvent dans une saison, avec les meilleures appareils, prendre que la moitié de ce qu'ils prenaient il y a quelques années. Cette diminution est due principalement aux excès de pêche dans le cours d'une longue saison, ainsi qu'à l'emploi chaque année d'un plus grand nombres d'hommes, de bateaux et de pinces. La pêche au printemps fait évidemment du tort aux bancs. Bien qu'il n'ait pas été définitivement réglé à quelle époque commence la fraie dans nos eaux, je suis d'avis qu'on ne devrait pas permettre la pêche dans le mois de mai. Les bancs devraient être laissés en repos pendant ce mois; en y pêchant alors cela retarde certainement, si ça n'empêche entièrement la fraie pour la saison. On se plaint également beaucoup de la drague dont on a commencé à se servir ici dernièrement. Les pêcheurs affirment qu'en employant les pinces, on ne touchait pas à un certain nombre de bancs situés dans l'eau la plus profonde, car c'était impossible de les atteindre même avec les pinces à plus longs manches employées. Dans ce cas les huîtres pouvaient se développer et fournissaient ensuite, lors de la saison de la fraie, le naissain aux bancs épuisés ou sur lesquels l'on avait fortement pêché, ce qui maintenait la balance en dépit des efforts des pêcheurs. La drague, au contraire, qui s'emploie au moyen d'une ligne attachée à un bateau, atteint les bancs de toute profondeur, et en retirant les jeunes mollusques détruit la source d'approvisionnement, ce qui aura définitivement pour effet, on le prétend, de ruiner complétement la pêche.

TRUITE.

La truite accuse une augmentation de 6,880 livres sur l'année précédente. La pêche à la ligne est un sport auquel toutes les classes se livrent ici, et pendant toute la saison bien des gens se rendent sur les cours d'eau à truite pour se récréer. La truite de mer abonde encore dans quelques-uns des cours d'eau, mais en général la pêche à la ligne n'a pas été satisfaisante.

ÉPERLAN.

Cette pêcherie a pris beaucoup d'importance depuis quelques années, et c'est maintenant une industrie précieuse qui fournit de l'occupation à beaucoup de jeunes gens durant les premiers mois de l'hiver. La production de l'année accuse une augmentation de 177,279 livres sur 1893. Les rivières de la province abondent d'éperlans de bonne taille, et l'industrie peut se développer beaucoup.

PÊCHERIES DE MOINDRE IMPORTANCE.

Les pêcheries de moindre importance comme celles de l'égrefin, du flétan, de l'anguille, etc., n'offrent pas grand changement d'une année à l'autre. La pêche de l'égrefin et du flétan n'est pas faite à titre d'industrie distincte, la quantité mentionnée dans les relevés est prise accidentellement au moyen d'hameçons à morue. On prend des anguilles dans toutes les rivières de cette province, et on les expédie à l'état frais aux Etats-Unis. Il en est consommé une petite quantité dans le pays.

RIVIÈRE.

Les règlements concernant la sciure de bois ont été passablement observés. Les cours d'eau sont aujourd'hui débarrassés de sciure de bois. Celle qui tombe à l'eau ci n'affecte pas la navigation, car en général les moulins sont construits sur de petits cours d'eau non navigables.

MARCHÉS.

La production des pêcheries de cette province s'écoule comme suit:—

Saumon: 90 pour 100 sert à la consommation dans le pays.
10 do est exporté aux Etats-Unis.

Hareng—Tout est consommé dans la province comme boitte ou pour la nourriture.

Maquereau:	75	pour 100	exporté aux Etats-Unis.
	5	do	vendu au Canada.
Homard:	30	do	exporté en Europe.
	50	do	exporté aux Etats-Unis.
	20	do	vendu au Canada.
Morue:	50	do	consommé dans la province.
	50	do	vendu au Canada.
Merluche:	50	do	consommé dans la province.
	50	do	vendu au Canada.

Egrefin—Tout est consommé dans la province.

Eperlan:	90	do	exporté aux Etats-Unis.
	10	do	consommé dans la province.
Huîtres:	95	do	vendu au Canada.
	5	do	consommé dans la province.

La saison qui vient de finir a donné un résultat moyen, mais la forte diminution des pêcheries du maquereau et des huîtres réduit de beaucoup les relevés de l'année.

Le maquereau, ainsi qu'il a été dit précédemment, ayant des habitudes incertaines et changeantes, la pêche est en conséquence sujette à des fluctuations d'année en année. On ne peut cependant en dire autant de la pêcherie d'huîtres, la diminution est graduelle et constante. La pêcherie est dans un état très peu satisfaisant, et l'on devra prendre bientôt de judicieux moyens pour la conserver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. LORD,

Inspecteur des pêcheries.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux employés aux pêcheries, de la quantité et de la valeur du matériel de pêche, des espèces et de la quantité de poisson, et du nombre total d'hommes employés, etc., dans la province de **l'Ile du Prince-Edouard,** pour l'année 1894.

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux pêcheurs. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Seines. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à éperlan. — Nombre.	Valeur.	Lignes de fond. — Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon, frais, sur la glace, liv.	Saumon, conserves de, boîtes, liv.	Hareng, salé, barils.	Maquereau, salé, barils.	Maquereau, frais ou de conserve, boîtes, liv.	Numéro.
	Comté de King.			$			$			$			$		$		$						
1	Souris	1	26	600	3	113	3,390	169	6,780	2,383	....	....	....	....	....	60	900	......	....	1,400	544	......	1
2	Dundas	....	....	....	....	59	1,770	92	5,000	1,750	....	....	....	4	160	...	......	......	....	1,600	270	......	2
3	Saint-Pierre	....	....	....	....	44	1,500	114	5,000	1,500	1	140	400	4	100	50	1,000	8,000	300	500	350	2,400	3
4	Naufrage	....	....	....	....	60	1,500	180	4,000	1,200	....	....	....	....	....	....	......	......	....	1,800	500	......	4
5	Lac du Nord	....	....	....	....	72	1,440	164	4,320	1,440	....	....	....	....	....	12	200	......	....	700	844	......	5
6	Baie de Fortune	....	....	....	....	46	560	70	1,200	150	....	....	....	5	150	10	150	......	....	1,000	400	......	6
7	Murray-Harbour, nord et sud	9	248	4,900	56	130	2,340	300	2,600	1,000	3	250	500	1	20	95	1,220	......	....	5,000	300	......	7
8	Georgetown	6	150	2,500	36	52	2,000	76	1,300	600	....	....	....	....	....	....	......	......	....	1,645	300	......	8
9	Baies et rivières	....	....	....	....	....	......	......	......	......	....	....	....	....	....	....	......	......	....	640	170	......	9
	Totaux	16	424	8,000	95	576	14,500	1,165	30,200	10,023	4	390	900	14	430	227	3,470	8,000	300	14,285	3,678	2,400	
	Valeur.......$	....	....	....	....	....	......	......	......	......	....	....	....	....	....	....	......	1,600	45	64,282	51,492	288	

Statistique du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux, et des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.— Ile du Prince-Edouard—*Suite*.

Numéro.	Quartier.	Espèces de poisson. Homard en conserves, liv.	Morue sèche, qtx.	Morue, langues et noues, brls.	Merluche sèche, qtx.	Merluche, noues, liv.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Produits du poisson. Huile de poisson, gall.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson servant d'engrais, brls.	Guano de poisson, ton.	Peaux de phoques, n'b.	Valeur totale.
	Comté de King.																			$
1	Souris	102,528	2,262	....	2,158	5,000	......	500	......	......	......	200	......	....	2,325	1,400	..	......	..	49,052 36
2	Dundas	157,344	460	....	......	......	......	......	......	......	......	50	250	....	500	1,093	....	100	.	36,420 78
3	Saint-Pierre	96,600	1,395	4	60	......	40	.....	2,000	9,000	200	......	300	30	800	400	100	10	30	31,722 50
4	Naufrage	57,936	70	....	40	......	......	800	......	3,000	......	......	5	....	70	1,400	....	......	..	24,875 32
5	Lac du Nord	97,200	1,315	....	......	......	......	7,150	......	.....	125	......	......	....	876	500	....	......	..	34,862 90
6	Baie Fortune	42,296	1,500	....	1,000	.....	300	900	......	......	......	100	......	....	400	......	....	......	..	26,525 52
7	Havre Murray, nord et sud	273,728	5.500	.	4,500	5,000	1,200	800	4,000	......	......	......	......	....	4,000	15,000	....	75	..	129,827 36
8	Georgetown	38,400	385	....	500	......	.....	1,000	......	......	......	10	30	....	......	......	....	......	..	19,753 00
9	Baies et rivières	......	......	....	......	......	.....	2,500	......	8,000	......	40	25	....	......	......	....	......	..	6,180 00
	Totaux	866,032	12,887	4	8,258	10,000	1,540	13,650	6,000	20,000	325	400	610	30	8,971	19,793	100	185	30	359,219 74
	Valeur $	103,923	57,991	40	24,774	5,000	5,390	1,365	600	1,000	1,300	1,200	3,660	60	3,588	29,689	50	1,850	30	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—
Ile du Prince-Edouard.—*Suite.*

Numéro.	Quartier.	Navires ou bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Seines. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. — Nombre.	Valeur.	Lignes de fond. — Nombre.	Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon frais, sur la glace, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Maquereau, frais ou en conserves, liv.	Homards, en conserves, liv.	Numéro.
	Comté de Queen.			$			$			$			$		$		$							
1	Tracadie	....	....	....	....	44	1760	95	5900	1180	4	600	600	16	384	10	400	500	1175	20000	241	2000	86400	1
2	New-London	....	....	....	....	35	1750	87	2760	1380	3	525	600	....	....	4	40	....	250	....	250	12500	88320	2
3	Crapaud	....	....	....	....	37	1285	54	1060	840	....	....	....	5	85	....	....	....	205	....	7	....	110784	3
4	Pointe-Prim	....	....	....	....	88	2200	120	1200	600	1	300	300	5	125	10	500	....	60	2000	20	60	159756	4
5	Rustico	2	27	950	9	55	4000	20	1000	5000	7	2100	2100	2	30	2	40	....	2500	100000	1500	....	74496	5
6	Charlottetown	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	125	....	....	....	....	....	....	....	....	6
7	Rivière Wheatly	....	....	....	....	2	260	8	225	50	....	....	....	2	60	....	....	....	75	....	12	....	....	7
8	Lot 6, et île Saint-Pierre	....	....	....	....	70	1400	96	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	251184	8
9	Pownal	....	....	....	....	16	320	27	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10	....	....	....	37584	9
10	Baies et rivières	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	500	....	....	....	....	....	10
	Totaux	2	27	950	9	347	12975	687	12145	9050	15	3525	3600	35	809	26	980	1000	4275	122000	2030	1456	808524	
	Valeur $	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	200	19237	1220	28420	1747	97022	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—
Ile du Prince-Edouard—*Suite.*

Numéro.	Quartier.	Espèces de poisson.														Produits du poisson.			Valeur totale.	Numéro.
		Morue sèche, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Merluche sèche, qtx.	Noues de merluche, liv.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, brls.	Huîtres, brls.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Encornet, brls.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Guano de poisson, tonnes.		
	Comté de Queen.																		$ c.	
1	Tracadie	1623	...	...	...	...	1000	...	87818	345	50	...	50	...	...	700	800	...	34,723 90	1
2	New-London	950	...	100	10	50	...	100	...	5	240	5	10	...	...	350	200	...	22,983 40	2
3	Crapaud	...	...	...	...	...	...	...	24000	...	...	...	5	...	1750	...	1250	210	19,607 08	3
4	Pointe-Prim	30	1	50	50	10	600	300	1000	...	80	3	4	...	200	20	700	3000	51,663 92	4
5	Rustico	350	...	40	...	100	...	400	5700	...	...	130	125	20	...	200	2500	120	50,809 52	5
6	Charlottetown	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1550	...	...	...	...	...	...	...	6,200 00	6
7	Rivière Wheatly	280	...	...	...	...	400	...	...	...	...	40	100	...	...	100	20	...	2,595 50	7
8	Lot 65 et île Saint-Pierre	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	30,142 08	8
9	Pownal	...	...	...	...	...	...	...	14400	...	728	...	...	...	...	...	...	...	8,187 08	9
10	Baies et rivières	...	...	...	...	...	10000	...	200000	100	2550	...	100	...	...	...	...	...	22,300 00	10
	Totaux	3233	1	190	60	160	12000	800	332918	450	5198	178	394	20	1950	1370	5470	3330	249,212 48	
	Valeur $	14548	10	570	30	560	1200	80	16645	1800	20792	534	2364	80	97	548	8205	33300		

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—
Ile du Prince-Edouard—*Suite.*

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux de pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Rets à piège. — Nombre.	Valeur.	Seines. — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Rets à éperlan. — Nombre.	Valeur.	Lignes traînantes. — Nombre.	Valeur.	Espèces de poissons. — Saumon frais sur la glace, liv.	Hareng salé, brls.	Maquereau salé, brls.	Numéro.
	Comté de Prince.			$			$			$		$			$		$		$				
1	Baie Egmont					61	1800	87	6450	3225											7474	20	1
2	Tryon					51	1760	69	1030	275											611		2
3	Carleton					27	1000	54	840	211											440		3
4	Brae					54	1600	64	1280	256						3	60				1200	848	4
5	Miminegash					121	4235	363	5640	1974	2	2000						19	380		3000	550	5
6	Nail Pond					112	4000	315	5500	2250			4	700	1000			13	325		4900	745	6
7	Narrows					17	900	41	1760	965						4	140				1500	6	7
8	Alberton	3	118	1550	19	46	1450	95	1560	850			3	1200	900	6	180				1997	66	8
9	Tignish	1	70	3000	13	100	4600	162	5045	1842	2	1500	3	600	600	4	55			900	3726	2208	9
10	Grande-Rivière					5	150	15	250	50						6	120				394	10	10
11	Summerside et baie Richmond																						11
12	Malpèque	3	60	600	12	12	250	36								5	90				1040	80	12
13	Baies et rivières	1	15	300	3	16	280	25	200	70						31	850				200		13
	Totaux	8	263	5450	47	622	22025	1326	29555	11968	4	3500	10	2500	2500	59	1495	32	705	900	26482	4533	
	Valeur ....$																			180	119169	63462	

STATISTIQUE du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—Ile du Prince-Edouard—*Suite.*

Numéro.	Quartier.	Espèces de poisson.															Produits du poisson.			Valeur totale.	Numéro.
		Maquereau, frais ou en conserves, boîtes, liv.	Homard, en conserves, boîtes, liv.	Morue, sèche, qtx.	Merluche, sèche, qtx.	Noues de merluche, liv.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Huîtres, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson mêlé, etc., barils.	Huile de poisson, gallons.	Poisson empl. comme boitte, barils.	Guano de poisson, tonneaux.		
	Comté de Prince.																			$ cts.	
1	Baie Egmont		357552	10														1250		78,739 24	1
2	Tryon	1130	134424							25000								1100		21,915 98	2
3	Carleton		56640																	8,776 80	3
4	Brae		54000					1000		14000	15	346	6		2400			800		27,352 00	4
5	Miminegash		186576	600	400	400		500					5			50	400	2500		51,779 12	5
6	Nai. Pond	672	163008	769	185	555	15	1400	400		40		36				680	75	225	59,657 60	6
7	Narrows		95760	1176						10000		1794								31,293 20	7
8	Alberton		89232	620				500		20000										24,458 34	8
9	Tignish		267840	2162	600	4000		800	1000	8200			20	10			420			94,506 80	9
10	Grande-Rivière		11808	119						12000		4517	30				58			22,736 66	10
11	Summerside et baie Richmond		7192									10500								42,863 04	11
12	Malpèque		74496	2250						38351		1200	38		500		300	250	20	32,530 07	12
13	Baies et rivières			150				13000		193200		500	27							14,697 00	13
	Totaux	1802	1498528	7856	1185	4955	15	17200	1400	320751	55	18857	162	10	2900	50	1858	5975	245		
	Valeur $	216	179823	35352	3555	24775	525	1720	140	16037	220	75428	972	100	145	100	743	8962	2450	511,305 85	

RÉCAPITULATION du nombre, du tonnage et de la valeur des navires et bateaux, des quantité et valeur du matériel de pêche, etc.—Ile du Prince-Edouard.

Numéro.	Divisions.	Navires et bateaux de pêche. Navires. Nombre.	Navires. Tonnage.	Navires. Valeur.	Navires. Hommes.	Bateaux. Nombre.	Bateaux. Valeur.	Bateaux. Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Rets à pièges. Nombre.	Rets à pièges. Valeur.	Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur.	Rets à éperlan. Nombre.	Rets à éperlan. Valeur.	Lignes de fond. Nombre.	Lignes de fond. Valeur.	Espèces de poisson. Saumon frais sur la glace, liv.	Saumon, conserves de, boîtes, liv.	Hareng salé, barils.	Hareng frais ou gelé, liv.	Maquereau salé, barils.	Maquereau frais ou en conserves, boîtes, liv.	Numéro.
				$			$			$		$			$		$		$							
1	King..	16	424	8000	95	576	14500	1165	30200	10023	.. .	....	4	390	900	14	430	227	3470	8000	300	14285	.....	3678	2400	1
2	Queen....................	2	27	950	9	347	12975	687	12145	9050	....	....	15	3525	3600	35	809	26	980	1000	....	4275	122000	2030	14560	2
3	Prince.......	8	263	5450	47	622	22025	1326	29555	11968	4	3500	10	2500	2500	59	1495	32	705	900	....	26482	......	4533	1802	3
	Grands totaux... ..	26	714	14400	151	1545	49500	3178	71900	31041	4	3500	29	6415	7000	108	2734	285	5155	9900	300	45042	122000	10241	18762	

Numéro.	Divisions.	Espèces de poisson. Homard en conserves, boîtes, liv.	Morue sèche, qtx.	Langues et noues de morue, barils.	Merluche sèche, qtx.	Noues de merluche, liv.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Gasparot, barils.	Huîtres, barils.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Alose, barils.	Encornet, barils.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson mêlé, etc., barils.	Produits du poisson. Huile de poisson, gallons.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson servant d'engrais, barils.	Guano de poisson, tonnes.	Peaux de phoque.	Valeur totale.	Numéro.
																								$ cts.	
1	King	866032	12887	4	8258	10000	1540	13650	6000	2000	325	......	400	610	..	..	....	30	8971	19793	100	185	30	359,219 74	1
2	Queen	808524	3233	1	190	60	160	12000	800	332918	450	5198	178	394	.	20	1950	....	1370	5470	....	3330	.	249,212 48	2
3	Prince........	1498528	7856	....	1195	4955	15	17200	1400	320751	55	18857	....	162	10	..	2900	50	1858	5975	....	245	..	511,305 85	3
	Grands totaux.......	3173084	23976	5	9630	15015	1715	42850	8200	655669	830	24055	578	1166	10	20	4850	80	12199	31238	100	3760	30	1,119,738 07	

RÉCAPITULATION.

Rendement et valeur des différentes pêcheries dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, durant l'année 1894.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.	Valeur totale.
			$ c.	$ c.	$ c.
Saumon, frais	liv.	9,990	0 20	1,980 00	
do en conserves	"	300	0 15	45 00	
Hareng, salé	brls.	45,042	4 50	202,689 00	
do frais	liv.	122,000	0 01	1,220 00	
Maquereau, salé	brls.	10,241	14 00	143,374 00	
do conserves, en boîtes	liv.	18,762	0 12	2,251 44	
Homard, en boîtes	"	3,173,084	0 12	380,770 08	
Morue, sèche	qtx.	23,976	4 50	107,892 00	
do langues et noues	brls.	5	10 00	50 00	
Merluche, sèche	qtx.	9,633	3 00	28,899 00	
do noues	liv.	15,015	0 50	7,507 50	
Egrefin, sec	qtx.	1,715	3 50	6,002 50	
Truite	liv.	42,850	0 10	4,285 00	
Flétan, frais	"	8,200	0 10	820 00	
Eperlan	"	673,669	0 05	33,683 45	
Gasparot, salé	brls.	830	4 00	3,320 00	
Huitres	"	24,055	4 00	96,220 00	
Moules	"	578	3 00	1,734 00	
Anguille	"	1,166	6 00	6,996 00	
Alose	"	10	10 00	100 00	
Encornet	"	20	4 00	80 00	
Poisson gelé	liv.	4,850	0 05	242 50	
do mêlé	brls.	80	2 00	160 00	
Huile de poisson	galls.	12,199	0 40	4,879 60	
Poisson servant de boitte	brls.	31,238	1 50	46,857 00	
do d'engrais	"	100	0 50	50 00	
Guano de poisson	ton'x.	3,760	10 00	37,600 00	
Peaux de loup-marin	nomb.	30	1 00	30 00	
Total					1,119,738 07

RÉCAPITULATION.

Nombre et valeur des navires, bateaux, rets, homarderies, pièges, etc., employés dans les pêcheries de la province de l'Ile du Prince-Edouard, pour 1894.

Nombre.	Articles.	Valeur.	Valeur totale.
		$	$
26	Navires, 714 tonneaux	14,400	
1,545	Bateaux	49,500	
71,900	Brasses, rets	31,041	
4	Rets à pièges	3,500	
29	Seines, 6,415 brasses	7,000	
108	Rets à éperlan	2,734	
285	Lignes traînantes	5,155	
230,323	Trappes à homard	114,996	
229	Etablissements de conserves	219,475	
3	Glacières	480	
105	Poissonneries	13,175	
19	Jetées	7,280	
	Total		468,736

RELEVÉ des engins de pêche du homard, etc., dans l'Ile du Prince-Edouard, pendant la saison de 1894.

Quartier.	Engins de pêche.					Autre matériel.					
	Trappes.		Homarderies.		Nombre d'hommes employés.	Réfrigérateurs et glacières.		Boucans et poissonneries.		Jetées et quais.	
	Nombre	Valeur.	Nomb	Valeur.		No.	Valeur.	Nomb	Valeur.	No.	Valeur.
		$		$			$		$		$
King..........	61,025	30,012	56	51,800	1,009	1	200	20	1,000	6	5,000
Queen.........	53,715	26,995	58	53,475	634	1	80	75	10,175	12	780
Prince.........	115,583	57,989	115	114,200	1,518	1	200	10	2,000	1	1,500
Totaux. ..	230,323	114,996	229	219,475	3,161	3	480	105	13,175	19	7,280

ANNEXE Nº 9.

QUÉBEC.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DU GOLFE SAINT-LAURENT POUR L'ANNÉE 1894, PAR LE COMMANDANT W. WAKEHAM, Y COMPRIS UN RÉSUMÉ DES RAPPORTS DE TOUS LES GARDES-PÊCHE.

GASPÉ, 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport et la statistique des pêcheries de la division du golfe, province de Québec, pour la saison de 1894. Des résumés des rapports de tous les gardes-pêche l'accompagnent.

Le statistique démontre qu'à tout prendre la pêche a été bonne. En 1893 les relevés complets accusaient une valeur de $1,942,755.71, tandis que pendant la saison qui vient de finir notre valeur totale est de $1,971,199.77, une augmentation de $28,444.06. Comme je le faisais remarquer l'an dernier, ces chiffres ne nous indiquent que la valeur du poisson et des produits du poisson réellement apporté à terre et séché sur le rivage dans la division du golfe, et ne comprennent pas la valeur du poisson pris sur les côtes de la division par les nombreux navires des Etats-Unis, de Terreneuve et des provinces maritimes. Un calcul très modéré indiquerait qu'il se prend du poisson pour une valeur d'au moins $750,000 par les navires qui ne pêchent pas en dehors des limites territoriales, mais réellement dans les havres de la division du golfe, et dont la statistique actuelle ne nous donne aucun crédit. La saison de pêche s'est ouverte à bonne heure et a été bonne tout l'été, mais comme le temps a été très mauvais après le 20 septembre il n'y a pas eu pratiquement de pêche d'automne.

SAUMON.

La pêche du saumon au rets a commencé vers le 16 mai et les relevés indiquent qu'elle a été beaucoup plus considérable dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure, et dans la partie du comté du Saguenay, à l'ouest de Natashquan. De Natashquan en gagnant l'est jusqu'au détroit de Belle-Isle la pêche a manqué par suite sans doute de ce que le capelan s'est tenu au large jusqu'à la fin de la saison de pêche ordinaire du saumon. Il s'est pris à quelques endroits un nombre presque phénoménal de saumons, et les pêcheurs ont fait la remarque qu'outre l'abondance de saumon ce poisson était extraordinairement gros, quelques-uns étaient très pesants.

HARENG.

La pêche du hareng a été à peu près la même qu'en 1893, c'est-à-dire au-dessous de la moyenne. Il n'y pas de doute que les tempêtes continuelles de vents à l'automne

ont engagé le hareng à se tenir au large, en sorte que si nous avions eu la pêche habituelle de l'automne les relevés auraient indiqué au moins une bonne moyenne. Le hareng qui vient frayer au printemps était en aussi grande abondance que jamais. L'on conserve maintenant dans des glacières sur différentes parties de la côte de grandes quantités de hareng du printemps. Ce poisson sert soit de boitte pour la pêche à la morue quand l'autre boitte est rare, ou bien on l'expédie frais au marché pendant l'automne et l'hiver.

MORUE.

La pêche à la morue a commencé à bonne heure tant sur la rive sud que sur la rive nord d'en haut. A Natashquan et plus bas on a commencé tard à faire la pêche parce que le capelan est demeuré au large. Quand le capelan s'est montré, la pêche a été exceptionnellement bonne, mais dans plusieurs endroits comme à Natashquan, où la pêche est ordinairement forte, les bateaux avaient été envoyés ailleurs avant l'arrivée du poisson. L'on a fait ce qui est désigné sous le nom de pêche d'été—c'est-à-dire depuis mai jusqu'à la fin d'août. La pêche languit ordinairement après les derniers jours d'août, car la boitte est alors rare et les pêcheurs doivent aider à ceux qui travaillent sur le rivage, de sorte que, en général, la pêche ne reprend pas avant la fin de septembre. Dans les saisons ordinaires, particulièrement à Gaspé et Bonaventure, un tiers au moins de la pêche se fait en automne. Cette année il n'y a pas eu pratiquement de pêche d'automne, comme je l'ai dit plus haut, à cause du mauvais temps presque constant. Les pêcheurs se sont plus ou moins ressentis de ce que la pêche a manqué, car tandis qu'ils pêchent en été pour le compte d'importantes maisons soit par parts soit par *draft*, la pêche d'automne au contraire est à leur compte. Ils vendent leur poisson vert ou le font eux-mêmes sécher, ou l'envoie mariné ou en partie préparé à Québec ou à Montréal, en sorte que le produit de la pêche d'automne leur appartient en propre. S'il n'avaient pas aussi bien réussi à pêcher par *draft*, en été, et s'ils n'avaient eu à recevoir des balances considérables, il y aurait eu beaucoup de misère sur la côte. Le prix des provisions n'était pas élevé non plus. Néanmoins dans les circonstances les pêcheurs les moins prévoyants n'ont pas été aussi à l'aise que pendant les quelques dernières années. Sur la rive nord d'en bas la pêche a retardé parce que le capelan se tenait au large. Quand il a définitivement approché la côte le poisson était très abondant. Une flotte considérable de navires venant de la Nouvelle-Ecosse et de Terreneuve a fait la pêche de Natashquan à Blanc Sablon. La plupart de ces vaisseaux ont bien réussi. Cette pêche se fait près du rivage au moyen de rets à piège tendus du rivage même et de seines. L'on peut dire sûrement que ces navires prennent dans les anses plus de 150,000 qtx de morue dont nos relevés ne nous donnent aucun crédit.

Le prix de la morue à l'étranger reste peu élevé. L'état de chose incertain qui règne au Brésil (notre principal marché), ainsi que les taux peu élevés du change, ont eu un effet ruineux pour nos exportateurs de poissons. Heureusement pour les pêcheurs que le prix du poisson vert ou en *draft* reste à peu près le même, tandis que la farine et les provisions en général se vendent à bon marché.

HOMARD.

La pêche totale du homard indique une diminution. La chose s'est produite dans les comtés de Bonaventure et du Saguenay. A Gaspé le relevé accuse une augmentation considérable, l'on en a pris 895,364 livres en 1894, contre 877,768 livres en 1893. Il n'y a pas eu amélioration de la pêcherie du homard, mais cela provient du plus grand nombre d'établissements de conserves. En considérant les efforts beaucoup plus grands que l'on fait pour prendre le homard et la diminution du produit, il est évident que cette pêcherie marche promptement à sa ruine.

MAQUEREAU.

La pêche du maquereau indique une légère augmentation, les chiffres de 1894 indiquant 8,983 barils, contre 8,215 en 1893. Le maquereau n'est pris, presque exclusivement, qu'aux îles de la Madeleine, car il n'en vient pas plus de 30 barils des rivages de la terre ferme ou de Gaspé et de Bonaventure, et pas du tout du comté de Saguenay. Cela est certainement dû en partie au fait qu'on n'exploite la pêcherie du maquereau qu'aux îles de la Madeleine. Il n'y a pas de doute, je crois, que l'on prendrait du maquereau dans la baie de Gaspé et dans la baie des Chaleurs si on l'y attirait et on y créait une pêcherie régulière. Quelques bancs de maquereau ont été signalés dans le fleuve Saint-Laurent, plus haut que la pointe des Monts.

LOUPS-MARINS.

Bien que les relevés indiquent qu'il a été pris 17,774 loups marins en 1894, contre 10,629 en 1893, la chasse se trouve cependant au-dessous de la moyenne. Les seuls navires qui s'occupent de la pêcherie des loups marins sont quelques anciennes goélettes de la Pointe-aux Esquimaux et des îles de la Madeleine. Ces navires diminuent en nombre graduellement, car on ne les remplace point quand ils se perdent ou deviennent hors d'état de service. La diminution graduelle de la valeur de l'huile de loup marin a tellement affecté les gains à faire dans cette pêche qu'on ne construira pas de nouveaux navires pour remplacer les vieux.

BOITTE.

Le hareng a été passablement abondant en tout temps au cours de la pêche du printemps et de l'été. On se sert plus généralement du hareng gelé, en sorte qu'il est perdu moins de temps pour se procurer de la boitte fraîche. L'emploi de lançons a diminué depuis que l'on a un approvisionnement de hareng gelé, et l'on peut ainsi se passer du bateau à boitte. Le capelan s'est montré tard sur la rive nord.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

COMTÉ DE BONAVENTURE—SUBDIVISION DE RISTIGOUCHE.

Le garde-pêche J. A. Verge rapporte que les relevés des pêches de saumon, d'éperlan et de petite morue sont très satisfaisants. La pêche du saumon sur la Ristigouche, côte de Québec, accuse une augmentation de 21,924 livres, malgré qu'il y eut des rets de moins que l'an dernier. Il attribue cette amélioration à une meilleure surveillance de la rivière, à la bonne observation du règlement défendant la pêche le dimanche, et au meilleur système suivi pour obtenir les reproducteurs pour la piscifacture. Les frayères tout le long de la rivière sont bien peuplées de poissons reproducteurs, dont il y a eu une bonne migration d'automne. La pêche de l'éperlan a été bonne, et bien qu'il se commette des excès de pêche il n'y a pas eu encore cependant de diminution apparente dans la quantité de poissons sur les frayères au printemps. Il se prend aussi une grande quantité de petites morues dans les rets à poches employés pour l'éperlan. Le règlement défendant la pêche le dimanche a été bien observé, il n'y a eu qu'une infraction de commise. Sauf une exception les règlements concernant les rebuts de moulins sont suivis à la lettre. Dans les deux cas en question M. l'inspecteur Chapman a imposé des amendes, car les contraventions avaient eu lieu sur le côté du Nouveau-Brunswick de l'estuaire—

SUBDIVISION DE CARLETON.

Le garde-pêche Dagneau rapporte que la pêcherie de saumon a été meilleure qu'en 1893. La pêche de la morue a été au-dessous de la moyenne. Cette pêche n'a lieu, dans cette subdivision, qu'à l'automne, et comme le temps a été mauvais il n'a rien été fait. Les différents règlements de pêcheries ont été bien observés, il n'y a eu qu'une contravention, une tentative de pêcher la truite sans permis. Le délinquant a été pris, on lui a fait payé l'amende entière, et le rets a été détruit.

SUBDIVISION DE BONAVENTURE.

Le garde-pêche Smith rapporte qu'il y a amélioration marquée dans la pêcherie du saumon, il en a été pris beaucoup plus que pendant les meilleures des années récentes. La pêche du homard a commencé le 1er mai. Trois fabriques ont été exploitées, mais elles ont dû fermer à bonne heure par suite de la rareté du homard. La pêche de hareng du printemps a atteint la moyenne. La pêche de la morue a été passable en été, les pêcheurs obtenaient la boitte dont ils avaient besoin des congélateurs. La pêche de la morue en automne a manqué par suite du mauvais temps. On a bien observé partout les règlements concernant les pêcheries.

SUBDIVISION DE PORT-DANIEL.

Le garde-pêche Ross rapporte que la saison de pêche a commencé plus à bonne heure que d'habitude, qu'il a été pris plus de saumons que depuis nombre d'années, mais que par suite des bas prix les rets ont été enlevés avant la fin de la saison ordinaire. Le hareng abondait au printemps, mais la pêche d'été et d'automne a manqué. Il a été pris presque autant de homards que d'habitude, mais ce crustacé diminue de taille chaque année. La pêche de la morue a commencé à bonne heure, et pendant l'été elle a atteint la moyenne; mais en septembre, octobre et novembre le temps a été orageux, et elle a été bien au-dessous de l'ordinaire. M. Ross n'a pas eu connaissance d'abus des règlements de pêche.

COMTÉ DE GASPÉ, SUBDIVISION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Le garde-pêche Jones rapporte que la pêche de la morue, qui a commencé à bonne heure, a été très bonne pendant l'été, mais qu'elle a manqué à l'automne, à cause des grands vents. La pêche du homard a été bonne et indique une augmentation, due en partie à l'établissement de deux nouvelles fabriques de conserves. L'éperlan a donné un bon rapport, et il a été pris un plus grand nombre de permis. Le hareng d'automne n'était pas en aussi grande abondance que de coutume, mais il y en a eu beaucoup au printemps et en été. La pêche du saumon a été la meilleure qu'il y ait eu depuis quelques années. Il n'a pas à faire rapport d'aucune infraction aux règlements.

SUBDIVISION DE GASPÉ.

Le garde-pêche Annett rapporte qu'il y a eu augmentation considérable dans la pêche du saumon. Cela est dû en grande partie, croît-il, aux vents favorables qui ont poussé la boitte dans la baie de Gaspé. Les pêcheurs prétendaient qu'une grande partie du saumon pris n'appartenait pas à l'espèce de poisson qui fréquente les rivières de Gaspé. La pêcherie du hareng accuse une diminution. Cela provient de l'insuccès de la pêche d'automne, car à certains endroits c'est à peine s'il en a été pris. La pêche du maquereau a complètement manqué, et il a été vu très peu de ces poissons dans la baie. Le homard accuse une diminution de 23,828 livres. La pêche a

été très bonne jusqu'au milieu de juin, puis le crustacé s'est tout à coup retiré. Cet insuccès peut être difficilement attribué à l'excès de pêche, car l'absence du homard a été trop subite et générale. La pêche à la morue a été bonne. Le poisson est arrivé vers le 15 mai et a été abondant jusqu'au mois d'août, mais la pêche d'automne a été bien au-dessous de la moyenne à cause du mauvais temps, bien qu'on ait eu du poisson en abondance quand les embarcations ont pu gagner le large. La pêche à l'éperlan accuse une diminution, le poisson est venu tard et la navigation s'est fermée avant la pleine migration du poisson. Tous les règlements concernant les pêcheries ont été rigoureusement observés.

SUBDIVISION DE LA RIVIÈRE AU RENARD.

Le garde-pêche Thériault rapporte que la pêche à la morue dans sa subdivision a été à peu près la même qu'à la dernière saison. La morue a toujours été en abondance, particulièrement en novembre et en décembre, mais le temps était si mauvais et si orageux qu'après la fin de la pêche d'été l'on a très peu pêché. Le homard abondait, mais il n'y a pas dans la subdivision de fabriques de conserves. Le rivage est trop raboteux, et l'eau s'approfondit trop rapidement pour pêcher au moyen de pièges. On n'exploite qu'une petite pêcherie de saumon, car les causes qui empêchent de pêcher le homard existent également pour le saumon. Il n'y a pas de rivière à saumon dans la subdivision. Il existe quelques cours d'eau à truite que ce poisson remonte pour frayer.

SUBDIVISION DE LA RIVIÈRE DE LA MADELEINE.

Le garde-pêche Lemieux rapporte qu'il y a eu bonne pêche de saumon et que le poisson était de plus forte taille que d'habitude. La pêche à la morue a été bonne jusqu'à la fin d'août, mais la pêche d'automne a presque entièrement manqué. Les pêcheurs de la division attribuent cet insuccès à la présence d'un grand nombre de marsouins, mammifère qui devient constamment plus nombreux dans la rivière. Le hareng s'est montré en abondance pendant toute la saison. Après le milieu d'octobre le temps a été si rude qu'il n'a pas été fait de pêche.

SUBDIVISION DE SAINTE-ANNE DES MONTS.

Le garde-pêche Letourneau rapporte qu'il s'est fait une pêche passable de morue, bien que moins de bateaux que d'habitude se soient livrés à cette industrie. La pêche a été souvent interrompue par de grands bancs de marsouins qui ont chassé la morue. Après le départ des marsouins à l'automne le temps était trop rude pour pêcher. Il se fait maintenant bien peu de pêche du saumon au rets dans cette subdivision ; la pêche à la ligne du saumon a été bonne. On n'a vu ni maquereau ni éperlan le long de la côte. Abondance de harengs toute la saison; ceux qu'on a pris en juillet, août et septembre étaient plus gras que d'habitude. Les règlements des pêcheries ont été bien observés.

ILES DE LA MADELEINE.

Le garde-pêche Chevrier rapporte qu'il y a eu augmentation générale des pêches due au beau temps de l'été (les îles étant exposées la pêche d'automne cependant n'y est jamais très forte). Le hareng abondait au printemps, quand le poisson est venu frayer dans la baie Plaisante. Les pêcheurs de la localité ont pris tout ce qu'ils ont voulu pour la consommation locale, la boitte, etc. Des navires de pêche de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis en ont également pris de grandes quantités. Les pêcheurs ne retirent aucun revenu de la capture du hareng par ces navires, et la

quantité prise ne figure pas dans nos relevés. On a pris plus de maquereau du printemps que de coutume, car le beau temps a permis de tendre les rets chaque jour. La pêche à la morue a été aussi meilleure aux îles Amherst et Bryon. Cette pêche a commencé beaucoup plus tôt que d'habitude. Les quelques navires qui sont allés au Labrador ont mal réussi par suite de la rareté de la boitte (capelan). La pêche d'automne du maquereau a été satisfaisante en général, bien qu'elle ait complètement manqué dans la baie Plaisante et aux environs de l'île de l'Entrée. Les pêcheurs attribuent cet insuccès au fait que les Américains font constamment usage de seines, ainsi qu'à l'étendue énorme des rets à mailler employés par les navires de la Nouvelle-Ecosse. Ces rets effrayent ou retiennent le maquereau au large, en sorte qu'il ne pénètre pas dans la baie Plaisante, où les pêcheurs de l'endroit font la pêche avec la ligne et l'hameçon. M. Chevrier est convaincu qu'on ne devrait pas employer de rets pour le maquereau du 15 juillet au 1er avril, et que la pêche ne devrait être faite qu'à la ligne. Il y a eu augmentation de la quantité du homard, cela est dû au plus grand nombre de fabriques de conserves. La saison réservée a été bien observée, sauf à la baie de la Grande-Entrée où le gardien a détruit dans le cours de l'été dernier un certain nombre de pièges, mais il ne s'est pas fait de paquage illicite. Les navires qui font la chasse aux loups marins ont bien réussi lors de la formation de la glace, mais la chasse ordinaire sur la côte, sauf à l'île Bryon, a manqué. Le prix du poisson a été peu élevé toute la saison.

COMTÉ DE SAGUENAY—SUBDIVISION DE GODBOUT.

Le garde-pêche Comeau rapporte que la pêche du saumon a été bien au-dessus de la moyenne. Ce poisson est arrivé dix jours au moins plus tôt que d'habitude, et avant que les pêcheurs ne fussent prêts à tendre leurs rets, en sorte que la première migration se trouvait virtuellement finie quand on a commencé la pêche. La pêche a été également interrompue par le mauvais temps de juin, qui a fait perdre des rets et autres engins de pêche. Les pêcheurs prétendent que s'ils avaient pu tendre tous leurs rets à temps la pêche eut été extraordinaire; elle a été néanmoins encore la meilleure depuis quelques années. La pêche à la ligne a été passable, si l'on considère que la saison a été sèche, ce qui ne convient pas à la pêche à la mouche.

La morue a abondé toute la saison, elle est arrivée à bonne heure, et au moment où j'écris ce rapport, le 26 novembre, il en est pris en grande quantité quand le temps le permet. Abondance de boitte toute la saison. Le temps a été très rude en septembre et octobre. Le hareng a été également abondant, mais pas régulièrement, car les vents violents ont paru avoir pour effet de l'éloigner du rivage. Il était gras, mais de petite taille. On s'est plus occupé cette année de cette branche de pêche par suite de la plus forte demande du poisson. Le flétan augmente en nombre, bien qu'il n'y en ait pas en aussi grande abondance qu'autrefois, avant que ce poisson eût été pêché avec excès au moyen de lignes de fond par des Américains. Il n'a pas été pris de maquereau dans la subdivision, mais on a cependant vu plusieurs grands bancs de maquereau au large de Godbout en juillet et en août. L'éperlan abondait dans les rivières Manicouagan et aux Outardes.

Cette pêche se développerait et deviendrait rémunérative s'il était possible d'expédier l'éperlan sur le marché; la chose est impossible à l'heure qu'il est, car la pêche n'en commence qu'après la fermeture de la navigation. Les loups marins abondaient et les rets en ont pris un nombre considérable. La saison de 1894 a été très prospère, grâce à l'abondance du poisson et au bon approvisionnement de boitte. Le mois d'octobre a été excessivement pluvieux, en conséquence les rivières ont atteint le même niveau d'eau qu'au printemps, et comme la terre n'était pas gelée comme dans le printemps de nombreux éboulis ont eu lieu. M. Comeau croit que cela a nui gravement aux frayères de saumon. Plusieurs saumons ont été tués dans les rivières, et il a dû être détruit une grande quantité d'œufs. Les divers règlements concernant les pêcheries ont été bien observés.

SUBDIVISION DE MOISIE.

Le garde-pêche Migneault rapporte que la pêche du saumon au rets a commencé le 18 mai. La pêche accuse une augmentation de 55,943 livres. Le saumon était très abondant du 28 mai au 22 juin. Le marsouin s'est montré dans la baie de Sainte-Marguerite pendant la migration du saumon et a nui sérieusement à la pêche. La pêche à la mouche a été mauvaise, les pêcheurs sont arrivés trop tard, car par suite du beau temps, de l'eau claire et basse, le saumon a tout de suite monté la rivière. La pêche à la morue indique une légère diminution; cela est entièrement dû au manque de capitaux au commencement de la saison et au mauvais temps de septembre et d'octobre. La morue était maigre et la proportion pour cent de l'huile contenue dans le foie peu élevée. Le hareng abondait et était gras et gros. On s'est beaucoup servi de moules pour la boitte, à défaut de capelan.

SUBDIVISION DE MINGAN.

Le garde-pêche DuBerger rapporte qu'il y a eu augmentation considérable de la pêche de la morue, la quantité prise s'élevant à 51,090 qtx. La quantité d'huile de foie de morue a été bien au-dessous de la moyenne, car le poisson était maigre et mince. La pêche du saumon au rets a été bonne et a atteint comme il faut la moyenne. La pêche à la mouche a été mauvaise, car les rivières étaient trop basses et l'eau trop claire pour ce genre de pêche. Le hareng accuse une légère augmentation sur 1893, mais la pêche a été au-dessous d'une moyenne passable. Les navires de la Pointe-aux-Esquimaux qui font la pêche du loup marin ont un peu mieux réussi que l'année dernière. Le nombre des navires qui font cette pêche ou chasse diminue graduellement. La seule infraction aux règlements des pêcheries à noter a été une tentative faite par les sauvages de Mingan de pêcher la truite; les rets ont été confisqués et détruits.

SUBDIVISION DE NATASHQUAN.

Le garde-pêche Gaudin rapporte que la pêche du loup marin sur la glace accuse une diminution, car trois goélettes n'en ont pris que 700 en tout. La pêche du saumon a été très mauvaise, la pire saison qu'on ait eu depuis les dernières sept années. La cause de cette diminution est attribuée à la rareté de la boitte, car le capelan n'est pas arrivé avant le 20 juillet, quand la saison du saumon se trouvait pratiquement finie. La pêche de la morue a été aussi beaucoup plus faible que pendant les deux années précédentes, ce qui a été également dû à la rareté de la boitte jusqu'au 20 juillet; mais quand le capelan eut commencé à donner la morue était plus abondante qu'elle ne l'avait été depuis des années. Comme la pêche à la morue se fait ici généralement en juin et juillet, soixante bateaux à peu près de la rive sud et de la côte nord, à l'ouest de Natashquan, avaient quitté pour ailleurs avant l'arrivée de la morue. Les quelques bateaux de la localité restés en arrière ont fait merveille. La pêche du hareng a été la meilleure depuis dix ans. La petite fabrique de homards à Watsheeshoo accuse une augmentation de sa production. Les règlements sont bien observés, il n'y a eu qu'une exception, un pêcheur d'Agwanus a été condamné à l'amende pour avoir jeté dans la rivière des débris de poissons.

SUBDIVISION DE SAINT-AUGUSTIN.

Le garde-pêche Legouvie rapporte que la pêche a commencé tard dans sa division du Labrador. La pêche du saumon a complètement manqué. Bien que la pêche de la morue ait commencé tard parce que le capelan manquait elle a été bonne cependant, et les relevés donnent à peu près le même résultat que l'an dernier. M. Legouvie attribue l'insuccès de la pêche du saumon à la grande quantité de déchets de poissons

jetés à l'eau par tous les navires qui pêchent la morue; cela éloigne le saumon jusqu'à ce que la pêche à la morue soit finie. Un grand nombre de navires de Terreneuve, plus de 300, font la pêche à la morue dans cette subdivision. Ces navires pêchent en grande partie avec des pièges et seines. L'emploi de la seine devrait être défendu, car cela a pour effet de chasser le poisson, sans compter qu'il s'en prend de beaucoup trop petits. Les terreneuviens sont les seuls qui font usage de seines. Un grand nombre de navires de la Nouvelle-Ecosse pêchent également sur cette côte; ces navires emploient tous le piège. Le poisson pris par ces navires n'est pas compris dans les relevés.

SUBDIVISION DE BONNE-ESPÉRANCE.

Le garde-pêche Whiteley rapporte que la saison de 1894 a été remarquable par l'insuccès de la pêche du saumon à tous les endroits de pêche de sa subdivion depuis Chicatica jusqu'aux Blancs Sablons, ce qui a été dû, croit-il, à ce que le capelan n'a pas visité les grèves comme de coutume. Le saumon s'est tenu avec le capelan au large et n'est entré dans la rivière qu'à la fin de la saison. La pêche de la morue a bien commencé, mais l'absence du capelan a empêché les bancs de morue de visiter comme d'habitude l'eau peu profonde. L'on a cependant fait un assez bon voyage, et comme le temps a été favorable à la préparation du poisson la saison a été passable. La pêche du loup marin au rets n'a pas réussi ni à l'automne ni au printemps, et les prix peu élevés auxquels se vendaient l'huile et les peaux n'ont pas rétribués nos pêcheurs. Quand la boitte a été abondante il y en avait en assez grande quantité. Un grand nombre de navires de Terreneuve ont visité la subdivision; ils ont pêché au moyen de pièges et de seines à morue et ont passablement réussi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. WAKEHAM,

Fonctionnaire préposé à la division des pêcheries du golfe.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC (À L'EXCLUSION DE LA DIVISION DU GOLFE) POUR L'ANNÉE 1894.

RIVE SUD DU FLEUVE SAINT-LAURENT DEPUIS CAP-CHATTE JUSQU'À LA POINTE-LÉVIS.

Le garde-pêche Johnny Joncas rapporte qu'il y a eu une légère diminution dans la production des pêcheries de sa division, du saumon particulièrement, dont le résultat total a à peine excédé 10,000 livres. Cette diminution est due au fait que quatre des pêcheurs porteurs de permis ont été obligés de discontinuer leur pêche au commencement de la saison, car leurs rets étaient si vieux que le saumon pouvait facilement passer à travers. La pêche à la ligne dans la rivière Matane a été aussi bonne que l'année précédente, mais les sportsmen sont arrivés un peu tard, car la meilleure migration paraît avoir eu lieu au commencement de la saison. L'on a remarqué un grand nombre de saumons au pied du barrage jusqu'en octobre. La morue est arrivée comme d'habitude vers le commencement de juillet, mais le poisson a été dispersé par les marsouins, et à l'automne de fortes tempêtes ont fait obstacle à l'exploitation de cette pêcherie. Le hareng paraît être le seul poisson qui indique une amélioration sur l'année dernière dans ce quartier. A l'avenir il ne sera plus permis à la scierie de M. Price de jeter à l'eau sa sciure de bois et ses déchets, le gérant a décidé de faire des améliorations qui donneront ce résultat désirable. La

valeur totale des pêcheries de cette division se chiffre par $21,000, soit $2,500 de moins qu'en 1893.

Le garde-pêche L. E. Grondin, qui a charge des deux divisions de Rimouski, rapporte que la production du saumon et des sardines a été inférieure à celle de 1893—pour contrebalancer ce déficit l'on a fait une très forte pêche de hareng, environ 12,000 barils de plus que l'année dernière. Cette augmentation porte la valeur totale des deux divisions à $74,000, c'est trois fois plus que l'année précédente.

Le garde-pêche Nap. Levesque dit qu'il y a amélioration pour presque toutes les sortes de poissons comparativement à la pêche de la saison précédente. Cela est surtout attribué au temps favorable. Sauf une exception de violation de la saison close de la truite, cas où le violateur a été dûment puni, les règlements paraissent avoir été bien observés. Il n'y a pas encore de passes migratoires dans sa division. On fait peu de cas du règlement concernant la sciure de bois dans son quartier, mais avis a été donné durant l'été à tous les propriétaires de moulins de s'y conformer. La production dans cette division est évaluée à $13,000. Un septième à peu près sert à la consommation locale, le reste est exporté.

Le garde-pêche Xavier Pelletier rapporte aussi qu'il y a eu une plus forte pêche, dans le quartier de Kamouraska, d'anguille, d'esturgeon et de hareng particulièrement. Il n'a été capturé cette année que 15 marsouins, contre 96 l'an dernier. La production totale est évaluée à $16,800, soit près de $5,000 de plus qu'à la saison précédente.

Le garde-pêche Octave Beaubien rapporte qu'il y a eu une forte diminution dans les pêcheries de L'Islet et de Montmagny, ce qu'il attribue au fameux éboulis de Saint-Alban qui a entraîné dans le Saint-Laurent tant de verges cubes du sol et tellement souillé ses eaux que le poisson n'a pas voulu fréquenter les rivages. L'anguille, le seul poisson que n'affecte pas l'eau vaseuse, a donné une assez bonne pêche. La pêche de l'éperlan n'a pas été faite en grand. Les saisons réservées ont été en général bien observées. La plus grande partie de la pêche, évaluée à $21,000, est vendue sur le marché de la cité de Québec; la consommation locale est estimée à peu près à 10 pour 100.

RIVE NORD DU FLEUVE SAINT-LAURENT DE QUÉBEC À BERSIMIS.

Le garde-pêche L. P. Huot dit qu'à l'exception du bar ou du poisson blanc, poissons qui accusent une augmentation passable, toutes les autres espèces ont considérablement diminué, le saumon et l'alose en particulier. Il n'y a pas de cause apparente pour expliquer cette diminution générale, évaluée à près de $5,000, comparativement aux relevés de l'année dernière. La pêche totale, évaluée à $13,500, est toute vendue sur les marchés locaux. Il n'a pas été fait rapport d'infractions aux règlements de pêche.

Le garde-pêche Ulysse Bhéreur rapporte que la pêche a été un peu meilleure que celle de l'année dernière, la saison avait été alors très mauvaise. Les relevés des eaux intérieures du voisinage accusent environ 70,000 livres de truite. Il n'a été capturé que deux marsouins. La pêche totale est évaluée à $8,280.

Le garde-pêche L. N. Catellier rapporte que la pêche du saumon a été meilleure que l'année dernière. Bien que plusieurs pêcheurs aient souffert de fortes pertes en juin par suite d'un violent coup de vent du nord-est, leur pêche réunie excède de beaucoup celle de 1893. Tout le saumon pris dans cette division est expédié frais à Montréal et à Québec. Les pêcheurs à la ligne ont quitté les différents cours d'eau très satisfaits de leur sport, et les gardiens font rapport que ces rivières sont bien peuplées de saumons reproducteurs, particulièrement la rivière Sainte-Marguerite et la rivière à Mars, où l'on a remarqué des bancs de 500 poissons. L'on a aussi vu des saumoneaux de quatre à huit pouces de longueur en grand nombre Les pêcheurs de saumon sont très attentifs à observer les règlements et considèrent que leur permis de pêche est un grand bien. Les saisons réservées ont été bien observées, cet employé n'a pas eu connaissance de pêche illicite. Les autres espèces de poissons sont considérées de moindre importance et servent surtout à la consommation locale.

Le nombre de pêches à claies diminue constamment. Les deux passes migratoires de ce quartier sont en bon état et permettent au poisson de remonter le Saguenay à environ dix milles en amont de Chicoutimi. Il existe aujourd'hui une obstruction vis-à-vis la rivière au Sable, que l'on pourrait facilement faire disparaître, d'après M. Catellier, au moyen de la dynamite, ce qui ouvrirait un petit passage sur un côté de la chute et permettrait au saumon d'arriver sans obstacle au lac Saint-Jean. La valeur totale des pêcheries du quartier de Saguenay se chiffre par $27,350, soit une augmentation de près de $5,000 sur l'année précédente. Cela ne comprend pas le résultat de la pêche à la ligne dans les fameux tributaires du Saguenay, que l'on peut estimer à 10,000 livres.

DIVISIONS DE SHERBROOKE ET DE MÉGANTIC.

Le garde-pêche P. W. Nagle dit que la pêche a été meilleure que l'année dernière dans les eaux intérieures de sa division. Il ne sait pas qu'il se commette actuellement des abus. Les saisons réservées sont bien observées et les passes migratoires sont tenues en parfait état. Toute la pêche est consommée sur les lieux.

Le garde-pêche John McCaw dit qu'à l'exception de quelques Américains qui expédient leur pêche de l'autre côté de la frontière, tout ce qui est pris est consommé sur les lieux. Le poisson diminue à cause de la pêche excessive faite en hiver et du manque de passes migratoires convenables. Il y a sur la rivière Saint-François à partir de Richmond jusqu'au débouché du lac Aylmer quatre ou cinq barrages qui ne contiennent pas de passes migratoires.

Le garde-pêche Joel Shurtleff rapporte que le poisson est aussi abondant que jamais, et que la pêche a été plus considérable que celle des années précédentes. Il attribue cela à la protection pendant la saison réservée. M. Shurtleff a confisqué plusieurs rets, et les maraudeurs ont dû payer l'amende. Les saisons réservées sont passablement bien observées, mais la majorité des propriétaires de scieries font peu de cas du règlement concernant le sciure de bois et persistent à jeter les déchets dans les cours d'eau. Il y a dans ce quartier dix passes migratoires.

Le garde-pêche Allan McLeod rapporte que la saison de pêche a été très satisfaisante. Les sportsmen ont fait une bonne pêche d'achigan. Bien que les gens paraissent être disposés à commettre de la maraude quand l'occasion s'en présente, les frayères ont été passablement bien protégées pendant la saison réservée. Un propriétaire de moulin a payé l'amende pour avoir jeté à l'eau de la sciure de bois. Le barrage de la rivière Chaudière devrait être muni d'une bonne passe migratoire, car le poisson ne peut maintenant remonter jusqu'aux lacs. Le flottage du bois sur les rivières Victoria et Arnold fait aussi tort aux pêcheries. M. McLeod ajoute que s'il y a aujourd'hui plus grande abondance de poissons qu'il y a dix ans c'est dû à ce que l'on a disposé dans les rivières des alevins provenant des piscifactures.

MAGOG ET BROME.

Le garde-pêche N. A. Beach dit que les pêcheries du lac Memphremagog s'améliorent constamment. Il mentionne en particulier qu'il y a abondance de truite de lac et d'achigans dans les frayères. Les différentes amendes que l'on a imposées les années dernières ont donné d'excellents résultats, de plus la meilleure classe de la société aide à réprimer la maraude. Il espère avec l'aide des quelques employés des douanes de l'endroit et des gardiens ordinaires de contrecarrer absolument l'œuvre néfaste des violateurs de la loi. Il a confisqué un rets et quelques poissons qui avaient les ouïes marquées, et trois personnes ont été poursuivies et condamnées à payer une amende de cinquante dollars.

Le garde-pêche Horace Greene, qui est chargé du côté ouest du lac Memphremagog, a aussi remarqué qu'il y avait dans les frayères un nombre considérable de lançons. Il se prend beaucoup de poissons des espèces communes qui se consomment sur les lieux. C'est à peu près impossible avec les gardiens actuels de pêcher au

rets ou par quelque autre moyen illicite. Quatre rets ont été confisqués et détruits au cours de la saison et trois personnes ont été poursuivies et condamnées à l'amende.

BAIE DE MISSISQUOI.

Le garde-pêche P. E. Luke dit qu'il n'a pas été permis de faire la pêche au rets dans la baie de Missisquoi, mais la pêche à la ligne ainsi que les lignes de fonds ont donné d'excellents résultats. Les saisons réservées ont été bien observées ; il n'a pas eu connaissance d'aucune illégalité. Il a saisi et brûlé une seine qu'il a trouvée sur le rivage dans la baie.

RIVIÈRE RICHELIEU.

Le garde-pêche James Finlay dit que la pêche a été inférieure à celle d'autres années parce que l'eau était basse dans la partie d'en haut de la rivière Richelieu. Quelques pêcheurs se plaignent que l'on tende des rets à enclos à une distance de moins de 100 pieds de l'autre côté de la ligne frontière. La plus grande partie du poisson pris dans cette division est expédiée sur les marchés des Etats-Unis. M. Finlay croit qu'on ne devrait permettre que la pêche d'automne dans la rivière Richelieu. Il a détruit pendant l'été neuf verveux, quatre rets à mailler, et il a confisqué une seine employée d'une manière illicite.

Le garde-pêche J. O. Dion dit que la production du poisson, de l'anguille en particulier, excède légèrement celle de l'année précédente. L'eau a beaucoup baissé durant l'été, ce qui est défavorable à la pêche, autrement le résultat serait bien meilleur. Cet employé a saisi plusieurs lignes tendues la nuit sans permis préalable. Il recommande que l'on marque ces lignes dormantes au moyen de petites bouées pour faciliter le travail de l'employé des pêches et lui permettre de découvrir celles qui sont tendues illicitement. Il est aussi en faveur du projet de limiter le temps de la pêche sur la rivière Richelieu, au moins de la défendre entièrement d'ici à quelques années.

DIVISION DE CHATEAUGUAY.

Le garde-pêche Arthur Matte, récemment chargé de cette division, dit que le poisson ne diminue pas, bien que les relevés envoyés accusent une diminution de 50 pour 100 sur 1893. Le poisson pris dans cette division est entièrement vendu à des prix avantageux à Montréal. Deux barrages de la rivière Chateauguay, l'un à Sainte-Martine et l'autre à Howick, ne sont pas encore munis de passes migratoires. On s'est plaint qu'au moulin du premier endroit nommé on jette à la rivière de la sciure de bois et des déchets du moulin. M. Matte dit qu'un de ses voisins lui a parlé d'une nouvelle passe migratoire qu'il serait prêt à soumettre au département ; cette passe pourrait facilement se construire, croît-il, elle n'est pas coûteuse et conviendrait parfaitement à ces localités.

DIVISION DE BEAUHARNOIS.

Le garde-pêche John Kelly fait également rapport d'une forte diminution de la pêche comparativement à l'année dernière. Il attribue la chose au fait que l'eau était basse et à la pêche exessive au rets au commencement de la saison dans le passé. La saison réservée a été bien observée et les passes migratoires ont été entretenues en bon état. M. Kelly demande de nouveau que l'on défende entièrement la pêche au moyen de seines ou de rets à mailler dans l'intérêt des pêcheurs à la ligne ou au moyen des lignes de fond. Les gardiens placés sous sa direction ont réussi à suprimer le massacre du poisson au moyen de la dynamite ainsi que les autres pêches illicites.

DIVISION DE LAPRAIRIE ET DE MONTRÉAL.

Le garde-pêche John Morris rapporte que la pêche est évalué à $5,000, ce qui est environ $1,000 de plus qu'en 1893. L'on a pris surtout l'anguille et les poissons ordinaires. Tous le poisson de ce quartier est vendu au marché de Montréal à des prix avantageux.

DIVISION DE VERCHÈRES.

Le garde-pêche Gédéon Magnan rapporte que la faible pêche des espèces ordinaires n'est évaluée qu'à $1,500. Il n'a pas fait de rapport.

COMTÉ DE RICHELIEU.

Le garde-pêche Maxime Lavallée rapporte une faible pêche d'anguilles et des poissons des espèces communes particulièrement.

Le garde-pêche J. F. Picotin, qui est chargé de surveiller la rivière Saint-François, dit que la pêche de l'achigan a été meilleure que l'année dernière. Sauf une couple de personnes qui ont fait la pêche au doré en mai, avec des vérons, la saison réservée a été bien observée. Il n'y a pas dans ce quartier de passes migratoires convenables, et l'on devrait, croit-il, en installer une au moins au barrage de Richmond. M. Picotin aimerait que l'on dépose dans la rivière Saint-François une partie des alevins fournis par les piscifactures de l'Etat.

COMTÉ D'YAMASKA.

Le garde-pêche Denis Shooner rapporte qu'il y a une faible augmentation dans la production des poissons communs. La saison réservée a été passablement observée. Il déplore la pratique ruineuse de prendre le petit poisson. Bien que le poisson expédié soit celui de la plus grande taille et de la meilleure qualité, il est regrettable que les employés des pêches des grands centres de Montréal, Québec et Trois-Rivières ne puissent empêcher qu'on offre en vente ces jeunes poissons sur le marché. Si on ne pouvait les vendre, il en serait moins pris de cette taille.

Le garde-pêche J. Charbonneau dit que la pêche a été meilleure dans la rivière Yamaska que pendant la saison précédente. Il attribue cela au fait que l'eau était haute au commencement du printemps, ce qui a permis aux plus gros poissons de monter la rivière. Il a été construit cette année deux nouvelles passes migratoires sur le cours d'eau en question.

DIVISION DE NICOLET.

Le garde-pêche George Boisvert dit qu'il éprouve beaucoup de difficultés à obtenir des données sûres au sujet de la pêche, car les pêcheurs espèrent qu'en estimant leur production au-dessous de sa valeur on abandonnera le système des permis. L'anguille et l'alose sont les deux principaux poissons de cette division, mais l'on prend cependant des quantités passables de perches, esturgeons et poissons communs. La pêche entière n'a pas été aussi forte qu'en 1893. M. Boisvert est sous l'impression que l'on pêche encore au moyen des seines à mailles trop petites, celle que l'on emploie pour les vérons, mais il n'a jamais pu encore surprendre aucun tels pêcheurs. Quelques personnes ont essayé de pêcher sans en avoir obtenu au préalable des permis, mais il a vite saisi et détruit leurs engins de pêche. Les règlements ont été autrement bien observés.

DIVISION DE TROIS-RIVIÈRES.

Le garde-pêche Chas. Vadeboncœur attribue la diminution de la petite morue au dragage à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice. La truite accuse aussi une diminution considérable, car la loi a été strictement appliquée. Les autres espèces de poissons sont à peu près les mêmes que l'année dernière. La pêche totale n'est évaluée qu'à $2,500.

Rapport des Pêcheries.

DIVISION DE BERTHIER, MASKINONGÉ ET MONTCALM.

Les gardes-pêche S. A. Grant et Daniel Mooney font tous deux rapport que la production du poisson a diminué dans leurs quartiers. Le dernier dit qu'on ne prend, dans son quartier, que la truite et la carpe. La quantité a été au-dessous de celle de l'an dernier, car les commerçants de poissons ont manqué de glace avant la fin de la saison.

DIVISION DE TERREBONNE.

Le garde-pêche Joseph Lauzon dit que le poisson ne diminue pas dans sa division. Les pêcheurs à la ligne particulièrement ont très bien réussi. Il devrait y avoir une passe migratoire dans le barrage de Meunier, sur la rivière Jésus, afin de permettre au poisson de monter. Dans plusieurs occasions, on a remarqué qu'il y avait un si grand nombre de barbotes au pied de ce barrage, que les garçons en prenait à la main. Les règlements de pêche ont été bien observés.

Les gardes-pêche T. Cloutier et Joseph et Damien Filiatrault rapportent aussi que les eaux intérieures sont en assez bon état. La quantité de truites prises dans les lacs d'en haut a été plus grande que les années passées. Il n'est pas fait rapport d'infractions à la saison réservée.

DIVISION DU LAC DES DEUX-MONTAGNES.

Les gardes-pêche Julien Monpetit et Théo. Sabourin rapportent une plus forte pêche que l'année dernière ; elle se compose principalement de doré, brochet, esturgeon et poissons communs. Valeur totale, $4,000.

DIVISION DE LA RIVIÈRE BEAUDET.

Le garde-pêche Joseph Boivin rapporte qu'il n'a été pris durant l'année qu'une petite quantité de poissons ; quatre pêcheurs seulement se sont occupés de cette industrie.

DIVISION DE L'OTTAWA D'EN BAS.

Le garde-pêche R. W. Jones rapporte que la pêche a été moyenne et se composait en particulier d'esturgeon, brochet, doré et de poissons communs.

OTTAWA D'EN HAUT, COMTÉS D'OTTAWA ET DE PONTIAC.

Le garde-pêche M. D. Clairoux, qui a été dernièrement chargé de la division du comté d'Ottawa, rapporte que la pêche sur la rivière Ottawa a été faite avec plus de vigueur que pendant les années précédentes, 100 personnes à peu près ont fait la pêche, contre 30 l'année dernière. Les états ont été préparés avec soin et accusent une augmentation dans la valeur de plus de 400 pour 100. Cette augmentation se répartit parmi toutes les espèces de poissons, sauf le poisson blanc, qui diminue constamment. Bien que les pêcheurs semblent satisfaits de la pêche de l'année, ils déplorent l'absence d'une passe migratoire au barrage de Carillon. Ils se plaignent aussi qu'on permette aux importantes scieries établies sur les rivages de l'Ottawa de jeter à la rivière la sciure de bois et les déchets, ce qui endommage leurs rets chaque fois qu'il vente fortement. L'accumulation de ces déchets à l'entrée de la baie Noire l'a tellement remplie que la glace ferme maintenant complètement le passage au poisson, et une quantité énorme de poissons meurent étouffés au printemps en cherchant à atteindre l'eau profonde. On pourrait approfondir ce chenal à peu de frais ; cette dépense serait même plus que compensée par le poisson ainsi sauvé dans une seule année.

PROVINCE DE QUÉ

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux et matériel de pêche, **Comté de Bonaventure**, province

SUBDIVISION DE RISTIGOUCHE

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Navires. — Tonnage.	Navires. — Valeur.	Navires. — Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Bateaux. — Valeur.	Bateaux. — Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Rets à mailler. — Valeur.	Rets à tr'pes. — Nombre.	Rets à tr'pes. — Va'eur.	Seines. — Nombre.	Seines. — Brasses.	Seines. — Valeur.	Saumon, frais, dans le glace, livres.	Hareng, salé, brls.
	Comté de Bonaventure.			$			$			$		$			$		
1	Tête de marée à Maguasha	..	..	....	..	20	400	24	5050	5050	53	3180	....	....	....	64590	....

SUBDIVISION DE CARLETON

Numéro.	Quartier.	Navires — Nombre.	Navires — Tonnage.	Navires — Valeur.	Navires — Hommes.	Bateaux — Nombre.	Bateaux — Valeur.	Bateaux — Hommes.	Rets à mailler — Brasses.	Rets à mailler — Valeur.	Rets à tr'pes — Nombre.	Rets à tr'pes — Va'eur.	Seines — Nombre.	Seines — Brasses.	Seines — Valeur.	Saumon, frais, dans le glace, livres.	Hareng, salé, brls.
1	Maguasha et Nouvelle....	..	..	....	..	60	900	130	2500	1100	..	....	6	90	60	19000	200
2	Carleton	..	..	....	..	95	1140	190	3800	1900	..	....	25	750	250	9125	450
3	Maria	..	..	....	..	120	1800	240	5400	2160	..	....	20	600	200	50585	1200
	Totaux	..	..	....	..	275	3840	560	11700	5160	..	....	51	1440	510	78710	1850

SUBDIVISION DE BONAVENTURE

Numéro.	Quartier.	Navires — Nombre.	Navires — Tonnage.	Navires — Valeur.	Navires — Hommes.	Bateaux — Nombre.	Bateaux — Valeur.	Bateaux — Hommes.	Rets à mailler — Brasses.	Rets à mailler — Valeur.	Rets à tr'pes — Nombre.	Rets à tr'pes — Va'eur.	Seines — Nombre.	Seines — Brasses.	Seines — Valeur.	Saumon, frais, dans le glace, livres.	Hareng, salé, brls.
1	New-Richmond.	..	..	....	..	18	180	18	1400	700	..	....	....	.. .	....	.....	110
2	Black Capes...............	..	..	....	..	20	160	20	2850	1730	..	....	....	..	....	12600	140
3	Capelin.	..	..	....	.	120	1440	140	6500	2690	..	....	12	360	175	.....	1000
4	Bonaventure.	..	..	....	..	220	3200	290	10100	5050	..	....	55	1300	850	2000	1500
5	New-Carlisle.....	1	10	100	3	35	330	35	1030	460	..	....	27	600	500	500	150
6	Paspébiac	..	..	....	..	100	2000	250	1500	750	..	....	22	550	500	......	450
	Totaux	1	10	100	3	513	7310	753	23380	11380	..	.. .	116	2810	2025	15100	3350

SUBDIVISION DE PORT-DANIEL

Numéro.	Quartier.	Navires — Nombre.	Navires — Tonnage.	Navires — Valeur.	Navires — Hommes.	Bateaux — Nombre.	Bateaux — Valeur.	Bateaux — Hommes.	Rets à mailler — Brasses.	Rets à mailler — Valeur.	Rets à tr'pes — Nombre.	Rets à tr'pes — Va'eur.	Seines — Nombre.	Seines — Brasses.	Seines — Valeur.	Saumon, frais, dans le glace, livres.	Hareng, salé, brls.
1	Hope...	..	..	....	..	60	1350	152	2920	1745	..	....	10	245	289	1000	210
2	Nouvelle	..	..	....	..	60	1700	92	730	683	..	....	9	239	105	......	60
3	Shigawake	..	..	....	..	75	740	77	920	410	..	....	2	48	60	....	87
4	Port-Daniel...	..	..	....	..	186	3450	250	3029	1845	..	....	16	422	500	31125	122
5	L'Anse-aux-Gascons......	..	..	....	..	178	5199	203	3650	1428	..	...	20	568	754	5500	309
	Totaux	..	..	....	..	559	12439	774	11249	6111	..	....	57	1522	1708	37625	788

TOTAL POUR LE COMTÉ

Numéro.	Quartier.	Navires — Nombre.	Navires — Tonnage.	Navires — Valeur.	Navires — Hommes.	Bateaux — Nombre.	Bateaux — Valeur.	Bateaux — Hommes.	Rets à mailler — Brasses.	Rets à mailler — Valeur.	Rets à tr'pes — Nombre.	Rets à tr'pes — Va'eur.	Seines — Nombre.	Seines — Brasses.	Seines — Valeur.	Saumon, frais, dans le glace, livres.	Hareng, salé, brls.
1	Subdivision de Ristigouche	..	..	....	..	20	400	24	5050	5050	53	3180	....	....	....	64590	....
2	" Carleton...	..	..	....	..	275	3840	560	11700	5160	..	....	51	1440	510	78710	1850
3	" Bonav'ture.	1	10	100	3	513	7310	753	23380	11380	..	....	116	2810	2025	15100	3350
4	" Port-Daniel	..	..	....	..	559	12439	774	11249	6111	..	....	57	1522	1708	37625	788
	Totaux	1	10	100	3	1367	23989	2111	51379	27701	53	3180	224	5772	4243	196025	598`

BEC—Division du Golfe.

du nombre d'hommes employés, et des espèces et quantités du poisson, etc., dans le de Québec, pour l'année 1894.

(De la tête de la marée, Ristigouche, à Maguasha).

Espèces de poisson.														Produits du poisson.			Valeur totale.	Numéro.
Hareng, frais ou gelé, liv.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, barils.	Homard, en conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, sèche, qtx.	Morue, langues et noues, barils.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, barils.	Anguille, barils.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Huile de poisson, gall.	Poisson emp. comme boitte, barils.	Poisson emp. comme engrais, barils.	$ c.	
...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	106083	...	...	69600	...	...	...	21,777 15	1

(Maguasha à la Grande Rivière Cascapédia).

...	600	...	...	...	40	...	...	...	...	...	20	8	1500	20	20	1500	5,935 00	1
...	8000	15	6720	...	25	...	...	300	...	...	10	15	3000	12	10	2335	6,840 60	2
...	15000	10	...	...	35	...	...	...	...	...	...	20	2400	17	15	1090	17,008 80	3
...	23600	25	6720	...	100	...	...	300	...	...	30	43	6900	49	45	4925	29,784 40	

(De Cascapédia à la Pointe Paspébiac).

...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4	...	...	25	6	800	934 00	1
...	1600	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	...	15	4	600	3,504 00	2
...	4000	...	14804	...	1300	...	...	...	...	...	15	...	...	975	300	6200	16,517 56	3
...	6500	...	1080	...	2000	4	10	...	650	...	130	...	...	1500	500	7300	22,221 20	4
...	2000	...	...	...	350	...	...	...	...	...	10	...	...	280	125	3000	4,239 50	5
60000	3000	...	...	...	3500	6	140	...	...	...	300	...	...	2625	875	400	23,047 50	6
60000	17100	...	15884	...	7150	10	150	...	650	...	461	...	...	5420	1810	18300	70,463 76	

(De la Pointe Paspébiac à la Pointe au Maquereau).

...	...	...	...	...	1480	...	...	...	...	...	...	...	...	740	405	60	8,738 50	1
...	...	...	28800	...	500	...	...	...	...	...	...	...	...	250	205	230	7,074 50	2
...	...	...	16800	...	713	...	...	...	...		...	...	...	356	520	97	6,922 90	3
...	...	...	45280	...	3630	...	...	...	...	39432	...	...	...	1815	1122	305	33,981 30	4
...	...	...	1420	...	2066	...	...	...	...	...	...	...	...	1033	1300	250	14,474 50	5
...	...	...	92300	...	8389	...	...	...	...	39432	...	...	...	4194	3552	942	71,191 70	

DE BONAVENTURE.

...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	106083	...	...	69600	...	...	...	21,777 15	1
...	23600	25	6720	...	100	...	...	300	...	...	30	43	6900	49	45	4925	29,784 40	2
60000	17100	...	15884	...	7150	10	150	...	650	...	461	...	...	5420	1810	18300	70,463 76	3
...	...	...	92300	...	8389	...	...	...	...	39432	...	...	...	4194	3552	942	71,191 70	4
60000	40700	25	114904	1	15639	10	150	300	650	145515	491	43	76500	9663	5407	24167	193,217 01	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux

Comté

SUBDIVISION DE LA GRANDE RIVIÈRE

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux de pêche.							Matériel de pêche.				
		Navires.				Bateaux.			Rets à mailler.		Seines.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.
	Comté de Gaspé.			$			$			$			$
1	Newport	....	....	....	....	122	5750	325	2200	1870	3	122	80
2	Pabos, Grand et Petit	....	....	....	....	60	2100	115	660	700	1	50	25
3	Petite Rivière, ouest	....	....	....	....	20	1325	44	700	300	5	195	150
4	Grande Rivière	....	....	....	....	87	4000	194	3010	1572	6	180	160
5	Petite Rivière, est	....	....	....	....	55	550	48	800	350	2	40	60
6	Anse du Cap et L'Anse à Beaufils	....	....	....	....	96	4400	198	5044	1600	7	240	140
7	Ile Bonnventure et Percé	2	100	1200	9	138	9250	260	4980	1500	4	90	90
8	Coin du Banc	1	80	2000	5	10	130	20	1000	750	1	25	30
	Totaux	3	180	3200	14	588	27505	1204	18394	8642	29	942	735

SUBDIVISION DE GASPÉ

Numéro.	Quartier.	Navires Nombre.	Navires Tonnage.	Navires Valeur.	Navires Hommes.	Bateaux Nombre.	Bateaux Valeur.	Bateaux Hommes.	Rets Brasses.	Rets Valeur.	Seines Nombre.	Seines Brasses.	Seines Valeur.
1	Barachois	....	....	....	....	157	6990	179	1730	1630	10	350	350
2	Malbaie	....	....	....	....	55	1750	68	1210	610	3	84	125
3	Pointe Saint-Pierre	....	....	....	....	67	1660	92	2220	745	4	112	140
4	Chien Blanc	....	....	....	....	95	2550	102	1260	650	3	75	80
5	Anse au Loup-Marin	....	....	....	....	33	550	31	650	420	....	....	....
6	Douglastown	....	....	....	....	90	2950	140	1780	1180	8	240	150
7	Anse au Sable	....	....	....	....	30	760	38	2100	2000	....	....	....
8	Gaspé, Nord et Sud	....	....	....	....	39	410	43	3264	2300	15	440	800
9	Péninsule	....	....	....	....	18	300	29	1960	1650	....	....	....
10	Cap aux Os	....	....	....	....	28	360	38	1300	1100	1	20	8
11	Petit Gaspé	....	....	....	....	16	270	16	394	290	....	....	....
12	Grande Grève et Tête de Navire	....	....	....	....	69	1510	72	1720	1130	7	280	230
13	Cap des Rosiers	....	....	....	....	62	1200	84	900	250	3	60	60
	Totaux	....	....	....	....	759	21260	932	20488	13955	54	1661	1943

SUBDIVISION DE LA RIVIÈRE AU RENARD

Numéro.	Quartier.	Navires Nombre.	Navires Tonnage.	Navires Valeur.	Navires Hommes.	Bateaux Nombre.	Bateaux Valeur.	Bateaux Hommes.	Rets Brasses.	Rets Valeur.	Seines Nombre.	Seines Brasses.	Seines Valeur.
1	Anse au Jersiais	....	....	....	....	127	2300	124	2650	1250	1	40	20
2	Anse à Grisfonds	....	....	....	....	120	2400	116	2600	1600	2	100	100
3	Rivière au Renard	....	....	....	....	222	6000	222	5500	3200	3	125	100
4	Petit Cap	....	....	....	....	50	900	46	1100	600	....	....	....
5	Echourie et Grande Anse	....	....	....	....	30	550	28	628	320	....	....	....
6	Pointe Jaune et Anse à Valeau	....	....	....	....	52	1040	51	1223	547	....	....	....
	Totaux	....	....	....	....	601	13190	587	13701	7517	6	265	220

et matériel de pêche, etc., dans la **Province de Québec**—*Suite.*

de Gaspé.

(Pointe au Maquereau à Barachois, Malbaie).

Espèces de poisson.													Produits du poisson.			Valeur totale.	Numéro.
Saumon frais, dans la glace, liv.	Hareng salé, brls.	Hareng frais ou gelé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Morue sèche, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, qtx.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Anguille, brls.	Encornet, brls.	Poisson commun et mêlé, brls.	Huile de poisson, galls.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.		
																$ c.	
4400	350	50000	..	30644	8000	10	100	3000	......	....	50	....	2600	1600	500	47,885 16	1
18000	300	....	..	3360	3000	3	50	1000	3000	....	30	....	1000	500	....	20,645 40	2
......	60	.....	..	46200	3000	2	....	1000	.....	....	30	....	1000	500	200	21,728 00	3
2000	150	.. .	..	7296	12350	10	50	1000	3000	....	50	....	4100	2060	500	63,376 44	4
......	100	......	..	....	6000	2	....	250	.....	....	30	....	2000	1000	....	29,915 00	5
......	200	.. .	..	40514	10000	10	40	800	.....	....	60	....	3300	1800	200	56,251 96	6
.....	300	20000	..	34350	18000	5	50	1000	.....	....	75	....	5000	3000	250	94,609 00	7
15000	30	......	..	9600	1500	2	10	200	......	....	20	....	500	250	100	12,009 00	8
39400	1490	70000	..	171964	61850	44	300	8250	6000	....	345	....	19500	10710	1750	346,419 96	

(Barachois de la Malbaie au Cap des Rosiers).

2000	250	......		28320	6700	....	....	......	3000	....	....	....	3300	2400	....	40,709 80	1
563	150	.. ..	..	.. .	7900	....	....	......	......	....	....	....	2200	1100	....	38,867 60	2
650	110	......	..	......	3300	....	....	......	... .	....	....	....	2000	1200	....	18,075 00	3
......	115	.....	..	16800	2900	....	....	.....	......	....	....	....	1500	880	....	17,839 50	4
1324	50	......	..	3360	450	....	....	......	....	....	....	....	220	210	.. .	3,388 20	5
3350	400	......	..	......	3800	....	....	......	.. ..	....	....	....	1800	1250	....	22,165 00	6
12370	100	.....	2	....	200	....	....	.....	.....	....	....	....	100	50	....	3,967 00	7
30396	11	......	..	......	....	....	....	......	39148	35	....	....	.....	.. ..	....	8,436 10	8
17092	50	.....	..	......	200	....	....	......	.....	....	....	....	100	60	....	4,673 40	9
3800	80	....	..	8160	550	....	....	......	......	....	....	....	270	260	....	5,235 40	10
1466	50	......	..	.....	250	....	....	.... .	......	....	....	....	150	130	....	1,898 20	11
3054	280	.. ..	..	....	2700	....	....	.. . .	......	....	....	....	1350	880	....	15,880 80	12
......	250	......	..	...	1700	....	....	... ..	......	....	....	....	860	450	....	9,794 00	13
76065	1896	.....	2	56640	30650	....	....	......	42148	35	....	....	13850	8870	....	190,930 00	

(Cap des Rosiers à la Pointe Renommée).

... ..	175	....	..	....	3900	25	30	4400	......	....	110	150	2800	3000	500	25,892 50	1
425	500	....	..	....	3600	12	15	3000	......	....	100	160	2500	1400	400	25,187 50	2
.....	750	..	..	...	9450	25	40	5500	......	....	240	125	6200	2400	600	54,555 00	3
......	50	......	..	....	1600	10	15	1600	......	....	50	120	1250	450	300	9,622 50	4
.....	40	.... .	..	......	850	5	6	1200	......	....	30	110	700	400	250	5,651 00	5
......	65	......	..	......	1800	9	10	2600	......	....	50	125	1350	850	550	11,442 50	6
425	1580	......	..	......	21200	86	116	18300	......	....	580	790	14800	8500	2600	130,351 00	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux

Comté de

SUBDIVISION DU MONT-LOUIS

	Quartier.	Navires et bateaux de pêche. Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. Nombre.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon. Salé, brls.	Frais, dans la glace, liv.
				$			$			$		$			$		
1	Grand Etang	..	....	.....	...	26	300	24	600	300	..	...	2	80	60	..	.....
2	Chlorydorme, Gr'de et Petite.	..	....	.....	...	88	1600	104	2350	1400	..	...	....	....	....	3	1800
3	Petite Anse et Pte de la Frég.	..	....	.....	...	42	305	42	1100	475	..	...	...	....	....	..	......
4	Grande et Petite Vallée	..	....	.....	...	66	900	74	1475	830	..	...	1	30	60	10	.....
5	Rivière de la Madeleine	..	....	.....	...	20	275	72	1710	900	..	...	....	....	....	..	1250
6	Manche d'Epée et Gros Mâle	..	....	.....	...	31	225	45	569	130	..	...	....	....	....	12	.....
7	Mont Louis et Rivière à Pierre	..	....	.....	...	66	740	76	1305	575	..	...	..	....	....	..	1400
	Totaux	..	....	.....	...	339	4345	437	9109	4610	.	...	3	110	120	25	4450

SUBDIVISION DE SAINTE-ANNE DES MONTS

	Quartier.	Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. Nombre.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon. Salé, brls.	Frais, dans la glace, liv.
1	Riv. Claude à la Riv. Martin	1	65	2000	4	31	750	62	2360	840	..	...	....	...	....	..	....
2	Sainte-Anne	2	110	3500	10	55	1900	110	3840	1860	..	...	2	120	80	..	2142
3	Cap Chatte	3	180	4000	12	20	1000	40	2680	1340	..	...	1	60	40	..	400
	Totaux	6	355	9500	26	106	3650	212	8880	4040	..	...	3	180	120	..	2542

SUBDIVISION DES ILES

	Quartier.	Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. Nombre.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon. Salé, brls.	Frais, dans la glace, liv.
1	Ile Amherst	4	127	3000	29	152	3040	344	23320	139920	..	...	10	1720	3575	..	......
2	Ile de l'Entrée et Le Moulin	..	....	.....	...	9	190	18	1360	860	..	...	....	....	...	..	......
3	Ile Bryon	..	....	.....	...	60	1500	120	180	90	..	...	1	60	75	..	......
4	Grosse-Ile et Old Harry	..	....	.....	...	36	1420	72	440	220	..	...	2	250	150	..	......
5	Grande Entrée et Ile Wolf	..	....	.....	...	52	960	104	1500	375	1	300	1	75	100	..	. ..
6	S. Beach, Pte Basse et Petit Brick	..	....	.....	...	105	2100	60	......	...	..	...	....	....	....	..	......
7	Etang du Nord	6	265	9000	60	234	7680	468	3000	2400	1	300	5	650	800	..	......
8	Havre aux Maisons	6	280	8500	50	50	1110	86	770	450	..	...	2	250	350	..	......
	Totaux	16	672	20500	139	698	18000	1272	30570	144315	2	600	21	3005	5050	.	.. .

TOTAUX TOUR LE

	Quartier.	Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. Nombre.	Valeur.	Seines. Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon. Salé, brls.	Frais, dans la glace, liv.
1	Subdiv. de la Grande Rivière	3	180	3200	14	588	27505	1204	18394	8642	..	...	29	942	735	..	39400
2	" de Gaspé	..	....	.....	...	759	21260	932	20488	13955	..	...	54	1661	1943	..	76065
3	" de la riv. au Renard	..	..	.....	...	601	13190	587	13701	7517	..	...	6	265	220	.	425
4	" " Madeleine	..	....	.....	...	339	4345	437	9109	4610	..	...	3	110	120	25	4450
5	" Ste-Anne des Monts	6	355	9500	26	106	3650	212	8880	4040	..	...	3	180	120	..	2542
6	Subdivis., îles de la Madeleine	16	672	20500	139	698	18000	1272	30570	144315	2	600	21	3005	5050	..	.... .
	Totaux	25	1207	33200	179	3091	87950	4644	101142	183079	2	600	116	6163	8188	25	122882

et matériel de pêche, etc., dans la province de Québec—*Suite.*

Gaspé—*Fin.*

(Pointe Renommée à la Rivière à Pierre).

Espèces de poisson. Hareng.					Morue.										Produits de poisson.				Valeur totale.		
Salé, brls.	Frais ou gelé, liv.	Fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en boîtes, liv.	Séchée, qtx.	Lang. et nou. b.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, liv.	Anguille, brls.	Encornet, brls.	Poisson, mêlé, etc., barils.	Huile de poisson, galls.	Nombre de peaux de loup marin.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	$	c.	
45	.....	...	....	....	1100	2	15	....	500	.....	...	..	...	....	1000	....	250	....	6050	00	1
250	.....	...	....	..	3500	9	55	....	5000	.....	...	..	...	....	3100	....	1000	65	20838	00	2
110	.....	...	....	.....	990	7	10	...	3500	.....	...	..	...	....	750	....	325	10	6197	50	3
250	.....	...	....	.....	2000	3	3	150	9300	.....	...	..	...	....	1225	....	400	...	12360	50	5
75	.....	...	....	.....	400	...	....	....	400	.....	...	..	...	....	250	....	100	....	2677	50	6
135	.....	...	....	..	600	...	3	....	1700	.....	...	..	...	....	825	..	200	....	4310	00	
315	.....	...	....	...	1250	...	....	....	1400	.....	...	..	...	....	900	..	385	...	8400	00	
1180	.....	...	....	.....	9840	21	86	150	21800	.....	...	..	...	....	8050	...	2660	75	60833	50	

(Rivière à Pierre au Cap Chatte).

Salé, brls.	Frais ou gelé, liv.	Fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en boîtes, liv.	Séchée, qtx.	Lang. et nou. b.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, liv.	Anguille, brls.	Encornet, brls.	Poisson, mêlé, etc., barils.	Huile de poisson, galls.	Nombre de peaux de loup marin.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	$	c.	
182	850	300	....	....	630	2	....	....	850	.....	...	.	...	127	223	....	64	210	4444	70	1
800	2500	200	....	.....	1200	2	....	2000	2000	.....	...	..	...	420	210	..	400	120	11881	40	2
380	1990	...	....	.....	100	1	....	1000	600	.....	...	..	...	350	80	....	12	80	3569	90	3
1362	5340	500	...	......	1930	5	....	3000	3450	.....	...	..	...	897	513	....	476	410	19896	00	

DE LA MADELEINE.

Salé, brls.	Frais ou gelé, liv.	Fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en boîtes, liv.	Séchée, qtx.	Lang. et nou. b.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, liv.	Anguille, brls.	Encornet, brls.	Poisson, mêlé, etc., barils.	Huile de poisson, galls.	Nombre de peaux de loup marin.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	$	c.	
1500	.....	...	2176	105696	5611	...	300	....	4000		175	30	...	....	4640	80	2600	300	85891	94	1
500	.....	...	130	14400	45	...	....	....	.....	.....	4	..	...	....	20	....	50	....	6391	50	2
1200	.....	...	1200	69600	600	..	....	....	420	.....	50	..	...	....	7000	2200	510	....	41251	00	3
100	.....	...	1000	42960	....	...	....	....	.....	.....	48	9	...	....	750	250	400	....	22006	90	4
1130	.....	...	1700	139200	100	...	....	....	.....	.....	20	5	...	....	50	....	900	....	50343	00	5
100	.....	...	100	27072	......	..	....	....	.....	.....	75	..	...	....	.....	....	850	....	7290	08	6
2000	.....	...	1750	202256	3250	...	250	..	4000	.....	200	10	...	....	7250	1750	2000	200	87003	34	7
540	.....	...	900	65576	310	...	....	....	.....	.....	30	..	...	....	10700	3500	424	....	35046	64	8
7070	.....	...	8956	666760	9916	...	550	....	8420	.....	602	54	...	....	30410	7780	7734	500	335224	40	

COMTÉ DE GASPÉ.

Salé, brls.	Frais ou gelé, liv.	Fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, en boîtes, liv.	Séchée, qtx.	Lang. et nou. b.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, liv.	Anguille, brls.	Encornet, brls.	Poisson, mêlé, etc., barils.	Huile de poisson, galls.	Nombre de peaux de loup marin.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	$	c.	
1490	70000	...	....	171964	61850	44	300	....	8250	6000	...	..	345	...	19500	....	10710	1750	346419	96	1
1896	.....	...	2	56640	30650	...	....	....	.....	42148	...	35	...	....	13850	....	8870	....	190930	00	2
1580	.....	...	....	.....	21200	86	116	...	18300	.....	...	..	580	790	14800	....	8500	2600	130351	00	3
1180	..	...	...	.....	9840	21	86	150	21800	.....	...	..	...	....	8050	....	2660	75	60833	50	4
1362	5340	500	....	......	1930	5	....	3000	3450	....	...	..	...	897	513	....	476	410	19896	00	5
7070	....	...	8956	666760	9916	...	550	....	8420	.....	602	54	...	....	30410	7780	7734	500	335224	40	6
14578	75340	500	8958	895364	135386	156	1052	3150	60220	48148	602	89	925	1687	87123	7780	38950	5335	1083654	86	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux

Comté de

SUBDIVISION DE GODBOUT

	Quartier.	Navires et bateaux de pêche. Navires. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler, Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. Nombre.	Valeur.	Seines. Nombre.	Valeur.
				$			$			$		$		$
1	Manicouagan	2	22	500	5	5	100	7	480	400	1	50	3	60
2	Godbout	....	....	......	....	11	165	14	1200	950	....	....	..	....
3	Pte des Monts et Baie de la Trinité	....	....		....	15	745	22	2200	1500	1	150	..	....
4	Iles du Caribou et aux Œufs	....	....	......	....	35	1250	41	2450	1675	....	....	..	....
5	Pointe aux Anglais	....	....	....	....	35	1050	56	1780	1675	....	....	..	....
6	Pentecôte et Cailles Rouges	....	....	......	....	12	430	23	660	475	....	....	..	....
	Totaux	2	22	500	5	113	3740	163	8770	6675	2	200	3	60

SUBDIVISION DE MOISIE

1	Jambons et Sainte-Marguerite	3	72	1400	12	16	590	30	1530	1000	....	....	..	....
2	Sept-Iles	5	116	2950	19	26	945	54	959	716	....	....	..	....
3	Moisie	6	124	1800	25	34	1940	70	5425	4600	...	....	..	....
4	Pointe au Cormoran et Pigou	2	27	700	4	6	400	12	100	80	....	....	..	....
	Totaux	16	339	6850	60	82	3875	166	8014	6396	....	....	..	....

SUBDIVISION DE MINGAN

1	Rivière au Grain et rivière Chaloupe	1	10	200	2	21	1250	53	....	......	....	....	..	....
2	Sheldrake	....	....	....	....	51	3220	102	400	250	3	1100	..	....
3	Rivière du Tonnerre	1	61	1500	5	63	3460	200	100	75	3	1200	..	....
4	Dock	....	....	......	....	28	900	90	......	......	....	....	..	....
5	Ridge Point et Jupitagan	....	....	......	....	28	1050	59	200	150	....	....	..	....
6	Magpie	....	....	......	....	121	5000	254	200	150	....	....	..	....
7	Rivière Saint-Jean	....	....	......	....	90	3600	200	1500	1500	....	....	..	....
8	Longue Pointe	....	....	......	....	15	400	36	400	350	....	....	..	....
9	Rivières Mingan et Romaine	....	....	......	....	3	190	3	400	350	....	....	..	....
10	Pointe aux Esquimaux	17	682	15600	125	144	3200	229	400	200	....	....	..	....
11	La Corneille	....	....	......	....	2	90	2	200	100	....	....	..	....
	Totaux	19	753	17300	132	566	22360	1228	3800	3125	6	2300	..	....

SUBDIVISION DE NATASHQUAN

1	Watsheeshoo, Nobisippi et Agwanus	1	17	300	6	28	870	57	840	360	....	....	..	....
2	Isle à Michon	....	....	......	....	12	400	24	100	30	....	....	..	....
3	Natashquan	4	97	2200	24	69	4240	144	4860	1650	....	....	..	....
4	Kegashka et Romaine	....	....	....	....	13	500	23	1200	800	....	....	..	....
	Totaux	5	114	2500	30	122	6010	248	7000	2840	....	....	..	....

et matériel de pêche, etc., dans la **province de Québec**—*Suite.*

Saguenay.

(Manicouagan à Jambons).

Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur.	Saumon. Salé, barils.	Saumon. Frais dans la glace, liv.	Hareng. Salé, brls.	Hareng. Frais ou gelé, liv.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Morue sèche, qtx.	Langues et noues, morue	Truite, liv.	Egrefin, liv.	Eperlan, liv.	Moules, barils.	Poissons mêlés, barils.	Huile de poisson, galls.	Nombre de peaux de loup marin.	Poisson employé comme boitte, barils.	Poisson employé comme engrais.	Valeur totale. $	c.	
		$																	$	c.	
..	....	....	...	3118	15	......	....	......	..	....	600	8500	...	10	1275	425	....	40	2267	35	1
2	150	150	...	27845	86	......	....	494	..	1707	950	....	...	..	410	70	20	10	8731	20	2
1	60	75	...	29984	67	......	....	729	..	2200	2770	....	...	5	1080	260	54	....	10928	80	3
1	60	60	...	17985	155	......	....	2777	..	350	5650	....	...	..	1000	....	66	....	17890	00	4
1	45	40	...	5200	644	......	....	6319	..	600	5390	....	...	..	2000	....	150	15	34005	00	5
1	45	40	...	4369	17	12000	....	1410	..	550	850	....	...	..	680	36	39	7	7934	30	6
6	360	365	...	88501	984	12000	....	11729	..	5407	16210	8500	...	15	6445	791	329	72	81756	65	

(Jambons à Pigou).

2	207	356	...	3899	140	......	....	884	6	600	800	...	101	5	291	22	120	10	6436	70	1
6	218	222	...	16000	119	......	....	1444	5	....	2800	....	120	.	481	130	475	50	12255	90	2
5	190	275	...	190654	....	......	....	3550	6	2600	9600	. ..	60	30	1183	103	950	50	57827	75	3
1	25	40	...	....	....	. .	....	180	2	....	700	....	30	..	60	5	50	....	1155	25	4
14	650	893	...	210553	259	......	....	6058	19	3200	13900	....	311	35	2015	260	1595	110	77675	60	

(Pigou à Watsheeshoo).

5	150	300	2	......	....	......	....	1225	..	....	3500	....	...	..	590	35	350	....	6699	25	1
4	120	400	1	.....	20	......	....	5050	..	150	2500	....	...	..	2825	50	1700	....	26838	50	2
3	80	250	1	.....	50	......	....	4100	..	....	1000	....	...	..	2150	18	1200	....	21473	50	3
2	100	96	...	......	....	......	....	7220	..	....	500	....	...	.	3610	....	1750	....	36609	00	4
3	150	200	5	. ....	15	. ...	....	285	..	....	650	....	...	.	160	5	30	....	1610	25	5
4	250	300	49	......	400	......	....	12810	..	....	1500	....	...	..	4060	15	2500	....	65771	75	6
4	150	300	...	45200	....	.....	....	10200	..	1500	2000	....	...	..	3500	10	2500	...	60452	50	7
4	120	150	15	. ..	....	......	....	2025	..	....	4000	....	...	..	710	25	600	....	10967	75	8
..	....	....	22	3820	....	.....	....	55	..	2500	100	....	...	..	720	250	10	....	2239	00	9
17	1300	1200	...	......	200	.. ...	....	8120	..	....	3000	....	...	..	23000	4805	2000	....	55946	25	10
..	....	....	4	......	....	....	....	......	..	400	.....	....	...	..	54	18	......	....	148	10	11
46	2420	3196	99	49020	685	......	....	51090	..	4550	18750	....	...	..	41379	5231	12640	....	288755	85	

(Watsheeshoo à Coacoachoo).

4	150	115	10	......	50	......	3840	1820	..	100	800	....	...	..	375	....	250	....	9727	60	1
1	35	40	1	......	....	......	300	......	..	....	......	....	...	..	70	....	120	....	266	00	2
6	225	340	165	......	630	......	....	2147	..	300	1200	....	...	..	3430	700	825	....	18771	09	3
2	70	75	40	......	80	......	....	360	..	300	400	....	...	..	400	97	75	....	3083	75	4
13	480	570	216	......	760	......	4140	4327	..	700	2400	....	...	..	4275	797	1270	....	31848	35	

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux,

Comté de

SUBDIVISION DE SAINT-AUGUSTIN

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Rets à pièges. — Nombre.	Valeur.	Nasses. — Nombre.	Valeur.
				$			$			$		$		$
1	Baie du Loup et Etamamine	....	....	....	....	3	70	4	350	280	....	....	....	....
2	Pointe à Mourier et Harrington	....	....	....	....	48	940	74	540	255	6	1500	....	....
3	Tête de la Baleine, Ouest	....	....	....	....	6	100	10	520	210	3	1000	....	....
4	Baie du Mouton	....	....	....	....	43	880	56	980	475	8	2300	....	....
5	La Tabatière et île G. Meccatina	....	....	....	....	12	270	12	412	241	1	400	....	....
6	Tête de la Baleine, Est	....	....	....	....	4	54	4	641	368	....	....	....	....
7	Saint-Augustin	....	....	....	....	4	57	4	847	338	1	150	....	....
8	Pte à Giroux et L'Anse au Portage	....	....	....	....	7	250	11	620	390	....	....	....	....
9	Canso et Chicatica	....	....	....	....	8	300	10	438	260	2	500	....	....
	Totaux	....	....	....	....	135	2921	185	5348	2817	21	5850	....	....

SUBDIVISION DE BONNE-ESPÉRANCE.

Numéro.	Quartier.	Navires — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler — Brasses.	Valeur.	Rets à pièges — Nombre.	Valeur.	Nasses — Nombre.	Valeur.
1	Nabitippi et l'Anse du Taureau	....	....	....	....	6	170	4	600	300	....	....	....	....
2	Baie du Rocher	....	....	....	....	10	300	12	400	200	4	400	....	....
3	Ile au Chien	....	....	....	....	11	310	8	800	400	5	700	....	....
4	Vieux Fort	....	....	....	....	20	430	45	800	400	....	....	....	....
5	Ile Brûlée	....	....	....	....	15	500	37	1500	750	2	600	....	....
6	Bonne-Espérance	....	....	....	....	56	3140	103	1500	750	6	1500	....	....
7	Ile au Pigeon et Pte au Bâton	....	....	....	....	23	1100	50	900	450	4	900	....	....
8	Baie au Saumon	....	....	....	....	30	2500	68	300	150	6	1000	....	....
9	Petite Pêcherie et Cinq-Lieues	....	....	....	....	9	350	20	800	400	2	400	....	....
10	Baie du Milieu et Belles Amours	....	....	....	....	29	1310	64	400	200	3	600	....	....
11	Baie Bras d'Or et Longue Pointe	....	....	....	....	26	1300	64	4000	2000	6	1200	....	....
12	Ile Verte	....	....	....	....	30	1500	70	1000	500	2	500	....	....
13	Blancs Sablons	....	....	....	....	5	200	10	200	100	....	....	....	....
	Totaux	....	....	....	....	270	13110	555	13200	6600	40	7800	....	....

L'ILE

Numéro.	Quartier.	Navires — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler — Brasses.	Valeur.	Rets à pièges — Nombre.	Valeur.	Nasses — Nombre.	Valeur.
1	Baie au Renard	....	....	....	....	13	650	12	700	300	....	....	....	....
2	Rivière au Saumon	....	....	....	....	12	240	12	250	200	....	....	....	....
3	Mauzerolle	....	....	....	....	10	300	18	200	150	....	....	....	....
4	Baie du Capelan	....	....	....	....	5	200	14	300	150	....	....	....	....
5	Anse Macdonald	....	....	....	....	23	690	43	700	450	....	....	....	....
6	Baie des Anglais	....	....	....	....	17	340	19	500	290	....	....	....	....
7	Anse aux Fraises	....	....	....	....	21	400	29	460	300	....	....	....	....
8	Shallop Creek	....	....	....	....	3	100	2	250	200	....	....	....	....
9	Pointe aux Oies	....	....	....	....	13	240	26	100	100	....	....	....	....
10	Pte au Cormoran et Pte du Sud	....	....	....	....	18	360	30	200	200	....	....	....	....
	Totaux	....	....	....	....	135	3520	205	3660	2340	....	....	....	....

matériel de pêche, etc., dans la **province de Québec**—*Suite.*

Saguenay—*Fin.*

(Coacoachoo à Chicatica).

Seines. Nombre.	Seines. Brasses.	Seines. Valeur.	Espèces de poisson. Saumon, salé, brls.	Hareng, salé, brls.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Morue. Séché, qtx.	Morue. Langues et noues, brls.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Moules, brls.	Produits du poisson. Huile de poisson, galls.	Peaux de loup marin, nombre.	Poisson employé comme boitte, brls.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale.	Numéro.
		$													$ c.	
1	50	30	3	....	....	260	....	....	....	....	130	....	40	....	1,330 00	1
5	460	210	2	400	....	2880	....	....	....	....	1000	....	500	....	15,942 00	2
2	140	100	3	....	....	1600	....	....	....	....	990	60	300	....	8,169 00	3
6	730	510	3	200	....	3440	..	....	....	....	1500	....	600	....	17,928 00	4
3	375	400	4	....	....	500	....	....	....	....	3900	943	100	....	5,202 75	5
....	....	....	11	....	....	80	....	400	....	....	200	58	20	....	758 50	6
....	....	....	11	....	....	200	....	3200	....	....	260	55	300	....	2,018 75	7
....	....	....	7	....	....	240	....	800	....	....	330	70	100	....	1,641 50	8
1	60	20	2	....	....	480	....	1000	....	....	200	....	350	....	2,897 00	9
18	1815	1270	46	600	....	9680	....	5400	....	....	8510	1186	2310	....	55,887 50	

(Chicatica à Blancs Sablons).

....	....	....	6	20	....	40	....	....	....	....	45	15	10	....	417 75	1
2	200	100	4	120	....	280	....	....	....	....	240	50	200	....	2,322 50	2
2	200	100	6	44	....	20	....	....	....	....	200	100	20	....	619 00	3
2	200	100	1	20	....	550	....	....	....	....	300	14	250	....	3,093 50	4
4	400	200	1	....	....	1080	....	....	....	....	620	23	450	....	5,827 75	5
8	1800	2500	7	50	....	4350	....	....	....	....	2200	10	1500	....	23,054 50	6
2	700	700	2	30	....	1075	....	....	....	....	537	32	370	....	5,814 30	7
6	820	900	4	10	....	4250	....	....	....	....	2180	20	1500	....	22,381 00	8
....	....	....	8	20	....	175	....	....	....	....	287	55	100	....	1,339 05	9
5	1200	950	4	120	....	1650	....	....	....	....	905	30	500	....	9,178 50	10
4	1000	800	....	800	....	1750	....	....	....	....	3870	800	600	....	14,923 00	11
4	1000	800	....	200	....	2750	....	....	....	....	1970	200	1000	....	15,813 00	12
1	100	100	....	100	....	110	....	....	....	....	355	100	20	....	1,242 00	13
40	7620	7250	43	1534	....	18080	....	....	....	....	13709	1449	6520	....	106,025 85	

D'ANTICOSTI.

1	200	75	1	430	....	146	1	....	790	....	150	15	40	100	2,885 75	1
....	....	....	6	30	37000	....	....	350	....	....	500	125	120	....	5,982 25	2
....	....	....	....	120	....	540	....	....	1140	....	265	....	110	....	3,355 00	3
....	....	....	....	110	10000	340	....	....	780	....	221	....	90	....	3,726 40	4
....	....	....	3	390	....	1760	....	360	2600	....	1080	35	335	....	10,997 25	5
....	....	....	....	168	....	456	2	....	1600	....	510	55	100	200	3,510 75	6
1	170	60	....	156	....	957	3	....	6200	....	696	38	130	220	6,289 40	7
....	....	....	7	....	....	....	....	325	....	....	48	12	....	....	178 70	8
....	....	....	....	....	43000	....	....	....	....	....	....	....	100	....	6,170 00	9
....	....	....	....	....	64590	....	....	....	....	....	....	....	160	....	9,282 60	10
2	370	135	17	1404	154590	4199	6	1035	13110	....	3470	280	1185	520	52,378 10	

RÉCAPITULATION

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux et matériel de pêche, etc., dans le **comté de Saguenay**, et le **quartier du Golfe**, pour l'année 1894.

TOTAL POUR LE COMTÉ DE SAGUENAY.

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux employés à la pêche. — Navires. — Nombre.	Navires. — Tonnage.	Navires. — Valeur.	Navires. — Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Bateaux. — Valeur.	Bateaux. — Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Rets à mailler. — Valeur.	Rets à pièges. — Nombre.	Rets à pièges. — Valeur.	Nasses. — Nombre.	Nasses. — Valeur.	Seines. — Nombre.	Seines. — Brasses.	Seines. — Valeur.	Espèces de poisson. — Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, sur la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Numéro.
	Subdivisions.			$			$			$		$		$			$					
1	Godbout	2	22	500	5	113	3740	163	8770	6675	2	200	3	60	6	360	365	....	88501	984	12000	1
2	Moisie	16	339	6850	60	82	3875	166	8014	6396	....	......	....	.....	14	650	893	......	210553	259	....	2
3	Mingan	19	753	17300	132	566	22360	1228	3800	3125	6	2300	....	.....	46	2420	3196	99	49020	685	.....	3
4	Natashquan	5	114	2500	30	122	6010	248	7000	2840	....	.....	....	.....	13	480	570	216	....	760	...	4
5	Saint-Augustin	....	.....	......	.....	135	2921	185	5348	2817	21	5850	....	......	18	1815	1270	46	....	600	.....	5
6	Bonne-Espérance	....	...	......	.....	270	13110	555	13200	6600	40	7800	....	......	40	7620	7250	43	....	1534	.....	6
7	Anticosti	....	....	....	....	135	3520	205	3660	2340	....	.....	....	......	2	370	135	17	....	1404	.....	7
	Totaux	42	1228	27150	227	1423	55536	2750	49792	30793	69	16150	3	60	139	13715	13679	421	348074	6226	12000	

TOTAL POUR LE QUARTIER DU GOLFE—PROVINCE DE QUÉBEC.

Numéro.	Quartier.	Navires — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Rets à mailler — Brasses.	Valeur.	Rets à pièges — Nombre.	Valeur.	Nasses — Nombre.	Valeur.	Seines — Nombre.	Brasses.	Valeur.	Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, sur la glace, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, frais ou gelé, liv.	Numéro.
8	Comté de Bonaventure	1	10	100	3	1367	23989	2111	51379	27701	53	3180	....	......	224	5772	4243	.....	196025	5988	60000	8
9	do Gaspé	25	1207	33200	179	3091	87950	4644	101142	183079	2	600	....	.....	116	6163	8188	25	122882	14578	75340	9
10	do Saguenay	42	1228	27150	227	1423	55536	2750	49729	30793	69	16150	3	60	139	13715	13679	421	348074	6226	12000	10
	Grands totaux	68	2445	60450	409	5881	167475	9405	202250	241573	124	19930	3	60	479	25650	26110	446	666981	26792	147340	

RÉCAPITULATION

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des navires, bateaux et matériel de pêche, etc., dans le **comté de Saguenay** et le **quartier du Golfe**, pour l'année 1894.

TOTAL POUR LE COMTÉ DE SAGUENAY.

Numéro.	Quartier.	Espèces de poisson. Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Encornet, brls.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson commun et mélangé, brls.	Produits du poisson. Huile de poisson, galls.	Peaux de loup marin, nombre.	Poisson employé comme boitte.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale. $	c.	Numéro.
	Subdivisions.																						
1	Godbout	....	....	....	....	11729	....	....	5407	16210	8500	....	....	....	....	15	6445	791	320	72	81,756	65	1
2	Moisie	....	....	....	....	6058	19	....	3200	13900	....	311	....	....	....	35	2015	260	1595	110	77,675	60	2
3	Mingan	....	....	....	....	51090	....	....	4550	18750	....	..	....	....	....	....	41379	5231	12640	....	288,755	85	3
4	Natashquan	....	....	4140	....	4327	....	....	700	2400	....	....	....	....	....	....	4275	797	1270	....	31,848	35	4
5	Saint-Augustin	....	....	....	....	9680	....	....	5400	....	....	....	....	....	....	....	8510	1186	2310	....	55,887	50	5
6	Bonne-Espérance	....	....	....	....	18080	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	13709	1449	6520	....	106,025	85	6
7	Anticosti	....	....	154590	....	4199	6	....	1035	13110	....	....	...	....	....	....	3470	280	1185	520	52,378	10	7
	Totaux	....	...	158730	..	105163	25	....	20292	64370	8500	311	....	....	....	50	79803	9994	25849	702	694,327	90	

TOTAL POUR LE QUARTIER DU GOLFE—PROVINCE DE QUÉBEC.

Numéro.	Quartier.	Hareng, fumé, liv.	Maquereau, salé, brls.	Homard, conserves, en boîtes, liv.	Homard, vivant ou frais, ton'x.	Morue, séchée, qtx.	Langues et noues de morue, brls.	Egrefin, qtx.	Truite, liv.	Flétan, liv.	Eperlan, liv.	Moules, brls.	Anguille, brls.	Encornet, brls.	Petite morue ou poisson gelé, liv.	Poisson commun et mélangé, brls.	Huile de poisson, galls.	Peaux de loup marin, nombre.	Poisson employé comme boitte.	Poisson employé comme engrais, brls.	Valeur totale. $	c.	Numéro.
8	Comté de Bonaventure	40700	25	114904	1	15639	10	150	300	650	145515	491	43	....	76500	....	9663	....	5407	24167	193,217	01	8
9	do Gaspé	500	8958	895364	....	135386	156	1052	3150	60220	48148	602	89	925	....	1687	87123	7780	38950	5335	1,083,654	86	9
10	do Saguenay	....	....	158730	....	105163	25	....	20292	64370	8500	311	....	....	....	50	79803	9994	25849	702	694,327	90	10
	Grands totaux	41200	8983	1168998	1	256188	191	1202	23742	125240	202163	1404	132	925	76500	1737	176589	17774	70206	30204	1,971,199	77	

RÉCAPITULATION

PRODUIT et valeur des pêches du quartier du golfe, province de Québec, pour l'année 1894.

Espèces de poissons.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Saumon, salé	brls.	446	16 00	7,136 00
do frais, dans la glace	liv.	666,981	0 20	133,396 20
Hareng, salé	brls.	26,792	4 50	120,564 00
do frais, dans la glace	liv.	147,340	0 01	1,473 40
do fumé	do	41,200	0 02	824 00
Maquereau, salé	brls.	8,983	14 00	125,762 00
Homard, en boîtes	lbs.	1,168,998	0 14	163,659 72
do frais	ton'x.	1	75 00	75 00
Morue, salée	qtx.	256,188	4 50	1,152,846 00
Langues et noues de morue	brls.	191	10 00	1 910 00
Egrefin, salé	qtx.	1,202	3 50	4,207 00
Truite	liv.	23,742	0 10	2,374 20
Flétan	do	125,240	0 10	12,524 00
Eperlan, frais, dans la glace	do	202,163	0 05	10,108 15
Moules	brls.	1,404	5 00	7,020 00
Anguille, salée	do	132	10 00	1,320 00
Encornet	do	925	4 00	3,700 00
Petite morue	liv.	76,500	0 05	3,825 00
Poisson commun et mélangé	brls.	1,737	3 00	5,211 00
Huile de poisson	galls.	176,589	0 40	70,635 60
Peaux de loup marin	pièces	17,774	1 25	22,217 50
Poisson employé comme boitte	brls.	70,206	1 50	105,309 00
do do engrais	do	30,204	0 50	15,102 00
Valeur totale pour 1894				1,971,199 77
do do 1893				1,942,755 71
Augmentation				28,444 06

STATISTIQUE indiquant le nombre d'hommes, les quantité et valeur du matériel employé dans les pêches du **quartier du golfe**, saison de 1894.

Description.	Valeur.
	$ c.
68 navires, 2,445 tonneaux, manœuvrés par 409 hommes	60,450 00
5,881 bateaux, montés par 9,405 hommes	167,475 00
202,250 brasses de rets à mailler	241,573 00
124 trappes et rets à poche pour éperlan	19,930 00
3 nasses	60 00
479 seines de 25,650 brasses	26,110 00
96 fabriques de conserves de homard employant 1,360 personnes	33,050 00
76,775 trappes à homard avec lignes traînantes, etc	44,390 00
129 congélateurs et glacières	9,875 00
817 boucans, etc	164,915 00
167 jetées et quais (privés)	30,150 00
899 lignes traînantes (pour la morue)	7,807 00
Valeur totale	805,785 00

PROVINCE DU QUEBEC—*Suite*—

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des bateaux de pêche et rets, du nombre sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, depuis Cap-

Numéro.	Pêches, ou situées.	Bateaux de pêche.		Nombre de pêcheurs.	Espèce de rets employés.				
					Rets à mailler.			Nasses pour l'anguille.	
		Nombre.	Valeur.		Nombre.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
			$				$		$
1	Capucins	11	165	18	9	190	120		
2	Mechins	39	885	58	51	1395	680		
3	Grosses Roches	13	195	19	14	300	150		
4	Sainte-Félicité	35	525	46	34	815	410	5	100
5	Matane	11	165	17	12	366	240	13	222
6	Rivière Blanche	17	219	19	19	385	275		
7	Baie Sableuse	21	315	42	21	420	315		
8	Métis								
9	Sainte-Flavie	8	120	16	8	160	120		
10	Sainte-Luce								
11	Sainte-Anne								
12	Rimouski	3	45	6					
13	Sacré-Cœur								
14	Bic	3	45	6					
15	Saint-Fabien	5	75	10					
16	Saint-Simon	7	105	14	5	100	105		
17	Saint-Mathieu								
18	Eaux de l'int., comtés de Rimouski et Témiscouata								
19	Ile aux Pommes	1	50	2					
20	Notre-Dame-des-Sept-Douleurs	15	1700	28					
21	Trois-Pistoles	4	1042	6					
22	Ile Verte	13	2660	22					
23	Cacouna	1	900	3					
24	Fraserville	1	600	3					
25	Saint-André			23					
26	Kamouraska			4				10	500
27	Saint-Denis			10				11	600
28	Rivière-Ouelle			40	125	3240	810	40	2000
29	Sainte-Anne-de-la-Pocatière			22				22	550
30	Eaux de l'intérieur du comté de L'Islet								
31	Saint-Roch			30				30	1500
32	Saint-Jean Port-Joli			40				40	2800
33	Trois-Saumons			3				3	160
34	L'Islet			30				30	2000
35	Cap Saint-Ignace			13				13	730
36	Anse à Giles			4				3	200
37	Isle aux Grues			24				22	2200
38	Berthier	4	36	20				20	3500
39	Saint-Thomas	1	12	23				23	1800
40	Saint-Valier	6	170	2				2	3000
41	Saint-Michel	5	180	5				5	2800
42	Beaumont	9	270	4				4	2050
43	Pointe-Lévis	10	400	6				6	3050
	Totaux	243	10879	638	298	7371	3225	302	29762

*Dans tout le district de Matane, à Mechins et Capucins particulièrement, 718 barils de morue et 11,400 livres de flétan, $4,371.

NON COMPRIS LE QUARTIER DU GOLFE S.

d'hommes employés, du rendement, de la valeur et des espèces de poisson, etc., **Chatte** jusqu'à la **Pointe-Lévis**, pendant l'année 1894.

Espèces de poisson.											Valeur.		Numéro.
Saumon, liv.	Truite, liv.	Alose, liv.	Hareng, brls.	Anguille, liv.	Esturgeon, liv.	Sardine, brls.	Poisson blanc, liv.	Doré, liv.	Poisson commun et petit poisson, brls.	Poisson pour engrais, brls.	$	c.	
											*4,371	00	
			90						14		447	00	1
6030			660						48	57	4,348	50	2
125			393						12	11	1,835	00	3
700			775						12	65	3,696	00	4
3370	4900		630	600					25	700	4,460	00	5
			410								1,845	00	6
150			870								3,945	00	7
1335			1100			560			200		7,497	00	8
290			315			30					1,565	50	9
4740			1120			31			300		6,981	00	10
1845			1490			100			200		7,974	00	11
1415			1910	1500		240					9,688	00	12
2070			5810			10					26,589	00	13
1350			1000	1500							4,860	00	14
1425			410	2000							2,250	00	15
4050											810	00	16
	1000			1100							166	00	17
200	22200										2,260	00	18
20			20			5					109	00	19
564		6500	314		700	522			1000		6,523	80	20
400		40	80		300	3			30		559	40	21
130		100	254	500	8000	100			50		2,135	00	22
2800		1400	50	300	600	90			60		1,373	00	23
1000		20	100		500	20			20		801	20	24
20		160	33	5670	1130	327			75		1,776	10	25
125		15000	28	1275	25200	150					†3,137	50	26
500		1050	400	7430	700	95			5		2,750	80	27
1200		540	12	41327	14000				118		‡4,312	02	28
		425	78	12500	71550				187		5,980	50	29
	7000										700	00	30
				13000					80		1,020	00	31
				15400					70		1,134	00	32
				300					4		30	00	33
				10000					80		840	00	34
				2700	4000		2000		20		622	00	35
				950							57	00	36
				15000					16		948	00	37
1270		3240		18100	4400		9880	1210	15		2,694	30	38
50		725		6300	6000		5000	1200	24		1,323	50	39
450		8000		32000	4200		3850	500	13		3,114	00	40
700		3050		37500	1900		1775	1150	12		2,922	50	41
500		9000		10400	3000		1800	500	10		1,643	00	42
800		7425		22900	800		2100	900	16		2,288	50	43
39624	35100	56675	18352	260252	146980	2283	26405	5460	2716	833	144,383	12	

† Dans le montant du n° 26 il est compris 2 marsouins, ayant rapporté 100 galls d'huile, de la valeur de $48.
‡ " n° 28 " 13 " " 650 galls d'huile, de la valeur de $312.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des bateaux de pêche et rets, du nombre sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, depuis Québec jusqu'à

Numéro.	Pêches, ou situées.	Bateaux de pêche. Nombre.	Bateaux de pêche. Valeur.	Nombre de pêcheurs.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Nombre.	Rets à mailler. Brasses.	Rets à mailler. Valeur.	Nasses pour l'anguille. Nombre.	Nasses pour l'anguille. Valeur.
	Ile d'Orléans.		$				$		$
1	Saint-Laurent			13	6	2100	1520	7	1720
2	Saint-Jean			18	6	1000	650	12	1635
3	Saint-François (côté sud)			15				15	1100
4	Argentenay			9				9	510
5	Saint-François (côté nord)			5				5	175
6	Sainte-Famille			17	2	500	600	15	1150
7	Saint-Pierre			14	6	1300	1200	8	1600
8	Sainte-Pétronille			2	1	200	200	1	200
	Côte nord.								
9	Ange-Gardien			1				1	150
10	Château-Richer			4				4	262
11	Sainte-Anne			5				5	100
12	Saint-Joachim			23				23	2070
13	Iles Madame et aux Réaux			3				3	300
14	Port aux Quilles							2	22
15	Saint-Siméon				1	80	15	9	90
16	Saint-Fidèle							6	70
17	Malbaie				2	140	25	15	120
18	Baie Saint-Paul et lacs environnant du comté de Charlevoix				13			13	50
19	Ile aux Coudres				50			50	300
20	Les Eboulements				45			45	300
21	Saint-Irénée				15			15	130
	Division du Saguenay.								
22	Eaux intérieures								
23	Saint-Firmin	4	245	5				3	60
24	Tadoussac	6	225	8	3	430	260	1	25
25	Bergeronnes	3	60	3	3	350	210		
26*	Bon Désir	2	20	2	1	50	30	1	20
27	Escoumains	8	120	8	4	400	240	4	80
28	Sault-au-Mouton	4	80	4				4	80
29	Mille-Vaches	4	80	4	1	80	50	3	60
30	Portneuf	4	80	4	3	300	180	1	20
31	Sault-au-Cauchon	1	20	1	1	100	60		
32	Ilet Jérémie	3	60	3	2	150	90	3	60
33	Bersimis	2	40	2	1	80	50	1	20
34	*Division du lac Saint-Jean*†			150					
	Totaux	41	1030	323	166	7260	5380	284	12479

* Y compris 2 marsouins, 100 gallons d'huile, de la valeur de $48. † Estimé. ‡ Y compris 80 marsouins de brochet, évalués à $6,750.

d'hommes employés, du rendement, de la valeur et des espèces de poisson. etc., Bersimis, dans la **Province de Québec**, pendant l'année 1894.

Espèces de poisson.												
Saumon, liv.	Truite, liv.	Alose, liv.	Hareng, barils.	Anguille, liv.	Esturgeon, liv.	Sardine, barils.	Poisson blanc, liv.	Doré, liv.	Poisson commun et petit poisson, barils.	Poisson pour engrais, barils.	Valeur totale, $ c.	Numéro.
520		4250		16200			7920	1560			2,042 60	1
624		3450		23200			10800	2100			2,692 80	2
				16400							984 00	3
				10200							612 00	4
				1400	200		3000	1100	15		436 00	5
16		100		11600	2200		11040	3500	78		2,129 40	6
72		600		20600			8880	2040			2,098 80	7
8		80		3000			960	240			275 20	8
				1200							72 00	9
				2650	2400		3000	840	27		666 00	10
				1900			960	240			202 80	11
				15680							940 80	12
				8000							480 00	13
	2200		5						4	20	264 50	14
290			6			3			2	30	115 00	15
	400		8			3			4	30	112 00	16
300	10000		40			10			10	100	1,350 00	17
	56000			2100							5,726 00	18
				8000							528 00	19
				2110							126 60	20
						10			6	30	63 00	21
	25000										‡1,920 00 2,500 00	22
600	1000		11			3			100		578 50	23
20500	5000		15						250		5,417 50	24
15000	2000										3,200 00	25
3000			4						50		768 00	26
10600	1000		25			5			200		2,947 50	27
1400	500		30			8			100		789 00	28
6000	500		35			10			400		2,637 50	29
8100	1000		7			2					1,757 50	30
4000	2000										1,000 00	31
9200	500		32			10			150		2,514 00	32
4000	3000		15			3			50		1,326 50	33
	10000						20000	45000	400		§12,800 00	34
84230	120100	8480	233	144240	4800	67	66560	56620	1846	210	62,073 50	

ayant rapporté 4,000 galls d'huile ; valeur totale, $1,920. § Y compris 100,000 brls de winninish et 15,000 liv.

STATISTIQUE du nombre et de la valeur des bateaux et rets, du nombre de pêcheurs, s'étendant de Québec au haut de

Numéro.	Pêches, où situées.	Bateaux de pêche.		Nombre de pêcheurs.	Espèces de rets employés.								
					Rets à mailler.			Seines.		Nasses pour l'anguille.		Verveux	
		Nombre.	Valeur.		Nombre.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
			$				$		$		$		$
1	Sherbrooke et Mégantic	....	....	....	....	An	glin	g an	d tr	olli	ng onl	y ..	....
2	Magog et Brome	....	....	30	....		do		do		do	..	....
3	Baie de Missisquoi	....	....	....	....		do		do		do	..	....
4	Rivière Richelieu	83	800	87	....	....	....	680	660	8	20000	128	2000
5	Châteauguay	30	350	40	36	620	70	500	325	....	......	....	....
6	Beauharnois	58	870	116	36	720	216	....	....	....	......	....	....
7	Laprairie et Montréal	64	640	98	1	33	10	....	....	....	......	3	6
8	Comté de Verchères	86	860	110	....	....	....	775	670	....	......	7	56
9	Comté de Richelieu et rivière Saint-François	76	450	168	....	....	....	530	1060	3	20	30	60
10	Comté et rivière Yamaska	58	300	136	30	350	105	12	160	5	54	95	310
11	Comté de Nicolet	70	500	68	6	110	10	400	325	....	......	8	63
12	Trois-Rivières	5	100	10	....	....	....	150	50	....	......	....	....
13	Berthier, Maskinongé et Montcalm	64	760	60	7	110	10	200	50	....	......	35	70
14	Terrebonne	176	1070	216	1	20	12	186	150	3	10	16	24
15	Lac des Deux-Montagnes et l'île Perrot	24	230	30	40	720	110	....	....	....	......	....	....
16	Rivière Beaudet	....	....	4	1	10	5	90	25	....	......	.. .	....
17	Bas de l'Ottawa	17	255	18	60	500	340	....	....	....	......	....	....
18	Haut de l'Ottawa	105	1050	115	300	4500	1000	....	....	....	......	....	....
19	Lacs de la Gatineau	....	An	glin	g an	d tr	ol li	ng..	....	....	......	....	....
	Totaux	916	8235	1306	518	7693	1888	3523	3475	19	20084	322	2589

du rendement, de la valeur et des espèces de poissons, etc., dans le quartier l'**Ottawa,** pendant l'année 1894.

Espèces de poisson.												
Truite, liv.	Alose, liv.	Anguille, liv.	Esturgeon, liv.	Poisson blanc, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun et petit poisson, liv.	Perche, liv.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
73300	7400	9800	500	7100	12770	17250	27000	29800	29000	4300	14,600 20	1
39000	......	2000	......	......	....	17000	8000	2000	50000	25000	7,790 00	2
......	......	......	......	....	1200	3200	3500	....	14500	....	874 00	3
......	......	55970	2000	.....	250	1800	2900	4310	91000	10400	7,003 70	4
......	......	2600	10000	......	700	450	....	4800	106000	23600	4,953 00	5
.....	......	28700	15800	...	2600	3350	6900	13000	25750	5000	4,944 50	6
......	10000	11000	8000	200	7000	9000	7000	12000	45000	....	5,016 00	7
......	......	750	2000	1800	1900	....	3460	2900	25300	....	1,500 00	8
100	1000	10850	200	......	2120	2100	6400	6700	32500	....	2,616 20	9
......	...	36030	13240	2500	14100	5500	11860	17025	194350	....	11,606 95	10
......	13400	17350	5760	500	1000	1260	1450	1850	9900	6100	3,011 20	11
1200	450	2000	3000	1800	....	200	2000	3000	5000	....	*2,503 00	12
30000	300	1700	1400	130	750	110	5500	6200	170000	25000	9,701 00	13
27000	......	2520	830	......	865	7165	8750	5450	32200	5100	5,211 80	14
......	.....	2500	10750	......	6600	4620	11650	10500	48300	....	4,024 70	15
......	.....	3000	1200	......	600	1000	500	600	....	....	403 00	16
850	500	1300	18000	1500	1550	850	7000	14200	60000	1600	4,445 00	17
......	......	61410	50200	12640	49620	38800	42100	67860	146300	680	22,920 40	18
105600	......	......	......	9850	....	13250	9250	....	....	....	12,605 50	19
277050	33050	249480	142880	38020	103625	126905	165220	202195	1085100	106780	125,730 15	

*Y compris 2,500 boisseaux de petite morue évalués à $1,500.

RÉCAPITULATION COMPARATIVE

De la quantité et de la valeur des diverses pêches depuis le **Cap Chatte** jusqu'à la **Pointe-Lévis**, en 1893 et 1894.

Espèces de poisson.		Prix pour 1894.	1893.		1894.	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		$ c.		$ c.		$ c.
Saumon	liv.	0 20	46,246	9,249 20	39,624	7,924 80
Truite	"	0 10	34,200	3,420 00	35,100	3,510 00
Alose	"	0 06	58,650	3,519 00	56,675	3,400 50
Hareng	brls.	4 50	4,839	21,775 50	18,352	82,584 00
Anguille	liv.	0 06	389,900	23,394 00	260,252	15,615 12
Esturgeon	"	0 06	59,700	3,582 00	146,980	8,818 80
Sardine	brls.	3 00	4,705	14,115 00	2,283	6,849 00
Poisson blanc	liv.	0 08	78,102	6,248 16	26,405	2,112 40
Doré	"	0 05	8,340	417 00	5,460	273 00
Morue	brls.	4 50	1,364	6,138 00	718	3,231 00
Flétan	liv.	0 10	7,500	750 00	11,400	1,140 00
Poisson commun et mêlé	brls.	3 00	1,317	3,951 00	2,716	8,148 00
Peaux de marsouin	nomb.	4 00	96	384 00	15	60 00
Huile de do	galls.	0 40	4,800	1,920 00	750	300 00
Poisson pour engrais	brls.	0 50	1,355	677 50	833	416 50
Total				99,540 36		144,383 12
Augmentation						44,842 76

RÉCAPITULATION COMPARATIVE

De la quantité et de la valeur des diverses pêches depuis **Québec** jusqu'à **Bersimis**, en 1893 et 1894.

Espèces de poisson.		Prix pour 1894.	1893.		1894.	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		$ c.		$ c.		$ c.
Saumon	liv.	0 20	71,692	14,338 40	84,230	16,846 00
Truite	"	0 10	84,600	8,460 00	120,100	12,010 00
Alose	"	0 06	14,330	859 80	8,480	508 80
Hareng	brls.	4 50	203	913 50	233	1,048 50
Anguille	liv.	0 06	224,600	13,476 00	144,240	8,654 40
Esturgeon	"	0 06	6,800	408 00	4,800	288 00
Sardine	brls.	3 00	55	165 00	67	201 00
Poisson blanc	liv.	0 08	57,848	4,627 84	66,560	5,324 80
Doré	"	0 05	61,388	3,069 40	56,620	2,831 00
Brochet	"	0 05	20,000	1,000 00	15,000	750 00
Winninish	"	0 06	100,000	6,000 00	100,000	6,000 00
Poisson commun et mêlé	brls.	3 00	470	1,410 00	1,846	5,538 00
Peaux de marsouin	nomb.	4 00	155	620 00	82	328 00
Huile de do	galls.	0 40	7 750	3,100 00	4,100	1,640 00
Poisson pour engrais	brls.	0 50	2,045	1,022 50	210	105 00
Total				59,470 44		62,073 50
Augmentation						2,603 06

RÉCAPITULATION COMPARATIVE

De la quantité et de la valeur des diverses pêches depuis **Québec** jusqu'au haut de l'**Ottawa**, en 1893 et 1894.

Espèces de poisson.		Prix pour 1894.	1893.		1894.	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
		$ c.		$ c.		$ c.
Truite	liv.	0 10	264,000	26,400 00	277,050	27,705 00
Alose	"	0 06	36,630	2,197 80	33,050	1,983 00
Anguille	"	0 06	203,430	12,205 80	249,480	14,968 80
Esturgeon	"	0 06	141,950	8,517 00	142,880	8,572 80
Poisson blanc	"	0 08	19,410	1,552 80	38,020	3,041 60
Maskinongé	"	0 06	52,500	3,150 00	103,625	6,217 50
Achigan	"	0 06	104,525	6,271 50	126,905	7,614 30
Doré	"	0 05	170,750	8,537 50	165,220	8,261 00
Brochet	"	0 05	185,730	9,286 50	202,195	10,109 75
Petite morue	boiss.	0 60	2,500	1,500 00	2,500	1,500 00
Poisson commun et petit poisson	liv.	0 03	1,250,660	37,519 80	1,085,100	32,553 00
Perche	"	0 03	....	....	106,780	3,203 40
Total		......	....	117,138 70	....	125,730 15
Augmentation		......	....	....	....	8,491 45

RÉCAPITULATION.

Tableau indiquant le rendement et la valeur des pêches de la **province de Québec** (à l'exclusion du **quartier du Golfe**), pour 1894.

Espèces de poisson.		Quantité.	Valeur.
		$ c.	$ c.
Saumon	liv.	123,854	24,770 80
Truite	"	432,250	43,225 00
Alose	"	98,205	5,892 30
Hareng	brls.	18,585	83,632 50
Anguille	liv.	653,972	39,238 32
Esturgeon	"	294,660	17,679 60
Sardines	brls.	2,350	7,050 00
Poisson blanc	liv.	130,985	10,478 80
Maskinongé	"	103,625	6,217 50
Achigan	"	126,905	7,614 30
Doré	"	227,300	11,365 00
Brochet	"	217,195	10,859 75
Winninish	"	100,000	6,000 00
Morue	qtx.	718	3,231 00
Flétan	liv.	11,400	1,140 00
Petite morue	boiss.	2,500	1,500 00
Perche	liv.	106,780	3,203 40
Poisson commun et mêlé	"	1,997,500	46,289 00
Peaux de marsouin	nomb.	97	388 00
Huile de do	galls.	4,850	1,940 00
Poisson pour engrais	brls.	1,043	521 50
Total pour 1894		....	332,186 77
do 1893		....	276,149 50
Augmentation		....	56,037 27

RÉCAPITULATION.

RENDEMENT et valeur des pêches dans toute la province de Québec, pour 1894.

Espèces de poisson.		Quantité.	Valeur.
			$ c.
Saumon, salé	brls.	446	7,136 00
do frais	liv.	790,835	158,167 00
Hareng, salé	brls.	45,377	204,196 50
do frais	liv.	147,340	1,473 40
do fumé	"	41,200	824 00
Maquereau, salé	brls.	8,983	125,762 00
Homard, en boîtes	liv.	1,168,998	163,659 72
do frais	ton'x.	1	75 00
Morue, salée	qtx.	256,906	1,156,077 00
" langues et noues	brls.	191	1,910 00
Egrefin, salé	qtx.	1,202	4,207 00
Truite	liv.	455,992	45,599 20
Alose	"	98,205	5,892 30
Flétan	"	136,640	13,664 00
Eperlan	"	202,163	10,108 15
Moules	brls.	1,404	7,020 00
Anguille	"	4,055	40,558 32
Esturgeon	liv.	294,660	17,679 60
Sardine	brls.	2,350	7,050 00
Poisson blanc	liv.	130,985	10,478 80
Maskinongé	"	103,625	6,217 50
Achigan	"	126,905	7,614 30
Doré	"	227,300	11,365 00
Brochet	"	217,195	10,859 75
Winninish	"	100,000	6,000 00
Encornet	brls.	925	3,700 00
Petite morue ou poisson gelé	liv.	106,500	5,325 00
Perche	"	106,780	3,203 40
Poisson mêlé et commun	brls.	17,150	51,450 00
Peaux de loup marin	nomb.	17,774	22,217 50
" marsouin	"	97	388 00
Huile de poisson	galls.	181,439	72,575 60
Poisson pour boitte	brls.	70,206	105,309 00
do engrais	"	31,247	15,623 50
Total pour 1894			2,303,386 54
do 1893			2,218,905 21
Augmentation			84,481 33

TABLEAU

Du nombre et de la valeur des bateaux, rets et autre matériel de pêche employés dans la province de Québec (à l'exclusion du quartier du golfe) pour 1894.

Articles.	Valeur.
	$ c.
1,200 bateaux de pêche (2,267 hommes)	20,144 00
22,324 brasses de rets à mailler	10,493 00
3,523 brasses de seines	3,475 00
605 nasses à anguille	62,325 00
322 verveux	2,589 00
Total	99,026 00

TABLEAU

Des navires, bateaux et autre matériel de pêche employés dans toute la province de Québec, pour 1894.

Articles.	Valeur.	Total.
	$ c.	$ c.
68 navires, 2,445 tonnes	60,450 00	
7,081 bateaux	187,619 00	
224,574 brasses de rets à mailler	252,066 00	
29,173 do seines	29,585 00	
608 nasses	62,385 00	
322 verveux	2,589 00	
124 trappes	19,930 00	
		614,624 00
96 homarderies	33,050 00	
76,775 trappes à homard avec lignes, etc	44,390 00	
1,360 hommes employés dans les homarderies.		
		77,440 00
899 lignes traînantes	7,807 00	
129 congélateurs et glacières	9,875 00	
817 boucans et poissonnières	164,915 00	
167 jetées et quais (privés)	30,150 00	
		212,747 00
Total	....	904,811 00

ANNEXE N° 10

ONTARIO.

RESUMÉ DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE DE LA PROVINCE D'ONTARIO POUR L'ANNÉE 1894.

DIVISION DU LAC DES BOIS.

M. C. W. Chadwick, du Portage-du-Rat, qui a été nommé garde-pêche pour cette division, dit que le lac des Bois, qui contient plus de 10,000 îles, est considéré comme l'une des meilleures localités du pays pour la propagation naturelle du poisson, vu qu'il offre une ligne côtière très étendue pour les frayères. Quelques parties de ce beau lac étant très profondes, les poissons de toutes sortes y vivent en hiver dans des conditions favorables. Après le poisson blanc, dont le rendement a atteint près d'un demi-million de livres, l'esturgeon est le poisson le plus important dans ces parages. L'on devrait adopter les mesures voulues pour protéger la pêcherie de 'esturgeon. La pêche totale est évaluée à $52,270, soit une augmentation de plus de 65 pour 100 comparativement à ce qui a été réalisé l'année dernière. Ce chiffre ne comprend pas, naturellement, le rendement de la pêche qui a été faite du côté des Etats-Unis, rendement que l'on peut porter sans exagération à 2,300,000 livres de poisson. L'île du Chêne, l'une des meilleures stations de pêche, se trouverait, au dire de quelques-uns, du côté nord de la frontière; il faudrait s'assurer officiellement de la chose. Si l'Etat du Minnesota n'adopte pas de lois pour protéger le poisson, il aura complètement disparu avant longtemps. Dans l'espace d'eau relativement restreint qui se trouve du côté de cet Etat, l'on a tendu 125 rets à enclos, tandis qu'il n'en a été tendu que 14 en tout de notre côté.

LAC SUPÉRIEUR.

Le capitaine Dunn, du garde-côte *Petrel* dit: "La pêche sur ce lac, au dire de la plupart des personnes que j'ai vues, a été faible. Si j'avais pu faire mon voyage d'inspection à une époque moins avancée de la saison, c'eût été bien préférable. L'on m'a rapporté qu'un grand nombre de pêcheurs avaient tendu des rets sans avoir obtenu au préalable les permis voulus; mais lorsque j'ai atteint le lac, ces rets avaient été enlevés. La chose s'est surtout pratiquée dans le voisinage de la baie Noire et le long de la côte nord jusqu'au havre de la Péninsule. J'ai surpris des pêcheurs qui braconnaient dans les petits lac intérieurs, à l'ouest de Port-Arthur, et bien que des saisies considérables aient été effectuées, le garde-pêche Elliott m'apprend que le braconnage continue. Si l'on ne remédie pas sans délai à cet état de choses, ces lacs seront bientôt entièrement dépeuplés. Je huis heureux de dire que la majorité des garde-pêche ont fidèlement rempli leurs devoirs."

Le garde-pêche D. F. Macdonell rapporte qu'il a été pris dans le haut du lac Supérieur à peu près la même quantité de poisson que l'année dernière. Il évalue la pêche totale dans cette région à $93,600.

Le garde-pêche T. H. Elliott dit que la pêche dans la division du bas du lac Supérieur accuse une augmentation de plus de 200,000 livres pour le poisson blanc et de 400,000 livres pour le saumon. Quant au doré et à l'esturgeon, il y a eu une diminution de 10,000 livres pour chacune de ces espèces. L'augmentation dans le rendement du poisson blanc et du saumon est due à ce que les pêcheurs ont tendu plus de rets que d'habitude et à ce que la saison de pêche a été favorable. La diminution dans la pêche du doré et de l'esturgeon est attribuable à ce que les deux seules baies (les baies Batchewana et Goulais) où l'on prenne ces poissons ont été presque épuisées avec les rets à enclos. La production de cette section du lac est évaluée à

$130,500, soit une valeur totale de $224,000 pour toute la partie du lac Supérieur comprise dans le Canada. En 1894, la valeur du rendement des pêcheries exploitées dans cette région a été de $40,000 plus considérable qu'en 1893 ; cette augmentation porte principalement sur les pêcheries du bas du lac.

LAC HURON.

Division du Chenal du Nord ou de l'île Manitouline.

Relativement à ce district, le capitaine Dunn fait rapport comme suit :—

"J'ai constaté que sur le lac Huron le rendement du poisson avait été considérable en certains endroits et nul ailleurs. A la hauteur de Goderich et dans les eaux profondes, la pêche paraît avoir été au-dessus de la moyenne. Le long de la côte la pêche aurait été peu abondante. Au commencement d'octobre, la pêche au moyen du rets à mailler a été très abondante au large de la pointe Kettle. Dans le haut du lac, le rendement a été relativement faible, surtout dans le chenal du Nord. Dans cette région du lac Huron les pêcheurs n'ont pu encourir de dépenses et il leur a fallu se rendre ailleurs. C'est, selon toute apparence, la partie la plus dépeuplée des eaux canadiennes."

Le garde-pèche Elliott, dont la juridiction s'étend à ce vaste district, attribue l'énorme diminution de trois quarts de million de livres qu'accuse la pêche du poisson blanc dans cette région au touage des billes sur la baie Georgienne, l'écorce détruisant les pâturages. A l'île de la Sauvagesse, il a été pris, cette année, plus de poisson blanc que l'année dernière ; c'est dû à ce que cette île se trouve située à l'ouest de la route que suivent les bateaux qui touent les billes. Peu de pêcheurs se risquent maintenant à tendre leurs rets aux endroits où passent les remorqueurs. Les rets d'un grand nombre de pêcheurs ont été avariés par des radeaux que le vent avait poussés en dehors de leur route. Grâce à la stricte surveillance qui a été exercée, la pêche à la seine ne s'est pas faite sur une aussi grande échelle que par le passé. Cela seul a dû causer une forte diminution dans le rendement, car plusieurs tonnes de poisson ont été prises, tous les ans, par ce moyen.

Les rapports accusent une augmentation d'un million de livres dans la pêche de la truite saumonée. C'est dû en partie à ce qu'on emploie plus d'engins de pêche que par le passé; une autre cause de cette augmentation c'est que le poisson devient de plus en plus rare dans ces parages et que la truite saumonée, le hareng et d'autres poissons plus communs paraissent le remplacer. Il y a 15 ans, le poisson qui se prenait en plus grande quantité dans le chenal du Nord et aux îles du Canard, lac Huron, était le poisson blanc. Il n'entre plus maintenant dans le rendement total de ces pêcheries que pour un tiers, ce qui démontre que ce précieux poisson aura bientôt disparu de ces parages.

Les rapports accusent une augmentation de 32,940 livres dans la pêche du doré. Ce qui explique cette augmentation, c'est que dans le cours des deux dernières années on a détruit un grand nombre de trappes du genre de celles qui sont prohibées, et ce poisson s'est trouvé ainsi protégé pendant le temps du frai. En fait de hareng, il y a une augmentation de 31,100 livres. C'est dû à ce que la pêche de ce poisson est maintenant permise dans le mois de novembre.

A l'exception de 3 ou 4 tonnes de poisson qui servent à la consommation locale, tout le poisson pris dans cette division est expédié à Buffalo, à Détroit et à Chicago.

Les principaux abus qui existent à l'heure qu'il est dans ce district consistent en ce que les pêcheurs font usage de seines et de trappes ou emploient un trop grand nombre de rets. Les deux premiers de ces abus disparaissent graduellement, mais l'autre semble aller en augmentant. Il ne devrait pas être permis aux pêcheurs de se servir de plus de deux systèmes de rets par bateau. Les diverses saisons réservées ont été strictement observées. Au mois de novembre, des gardiens ont été nommés à divers endroits et le voilier du gouvernement a été chargé de faire la patrouille sur les eaux de toute la partie orientale de la division des îles Manitoulines. Pendant une partie des mois d'avril et de mai, des pêcheurs tendirent des trappes dans le voisinage des îles Bustard. Vingt et une de ces trappes furent détruites avant qu'on ne pût enlever le poisson qui s'y trouvait. Deux des personnes

surprises à pêcher ainsi illégalement furent condamnées à payer le maximum de l'amende, et les autres déguerpirent immédiatement. Dans le cours de la dernière saison, 16 bateaux et 4 remorqueurs ont été saisis; les équipages de 11 de ces bateaux et remorqueurs ont été déclarés coupables d'avoir violé les lois de pêche. Vingt-cinq trappes et trois seines ont été saisies et détruites. Un rets à enclos a été saisi parce qu'on s'en servait sans permis, et il reste encore 10 personnes à poursuivre.

L'"Acte concernant la protection des eaux navigables" a été fidèlement observé par les propriétaires de moulins de ce district. Il ne devrait pas être permis de jeter de la sciure ou des copeaux dans les cours d'eau de cette région, vu qu'ils abondent presque tous en truite mouchetée ou truite de ruisseau.

Il n'y a pas de passes migratoires dans ce district, mais au moins trois cours d'eaux devraient en être pourvus.

La réduction dans la grandeur des mailles des rets à enclos est beaucoup à regretter. Les mailles des rets à enclos ne devraient pas avoir moins de 4½ pouces dans cette division. Les pêcheurs se servent maintenant de rets à petites mailles en vertu des nouveaux règlements; il en résulte que des poissons blancs trop jeunes se prennent en grandes quantités. Le numérotage de tous les bateaux employés à la pêche aiderait beaucoup les gardes-pêche dans l'exécution de leurs devoirs. La chose pourrait facilement se faire sous la surveillance du capitaine Dunn avec le concours des inspecteurs. M. Elliott suggère aussi que l'on adopte un système uniforme pour les permis en ce qui concerne les bateaux de pêche. Dans la division du bas du lac Supérieur on demande $10 par bateau, tandis que dans la division des Manitoulines, où la saison de pêche est plus longue et où les pêcheurs tendent plus de rets, on n'exige que $5 par bateau.

On ne devrait plus accorder de permis aux maisons ni aux marchands qui font le commerce du poisson, car ils finiront par contrôler les pêcheries à l'exclusion des pêcheurs. Seuls les pêcheurs de bonne foi, ou, en d'autres termes, ceux qui tendent et lèvent eux-mêmes leurs rets, devraient avoir des permis.

Le chenal du Nord et la côte septentrionale de la baie Georgienne, avec ses nombreuses îles, ses chenaux et ses baies profondes, offrent aux pêcheurs toutes les facilités pour éluder la loi; pour faire observer les règlements on aurait besoin d'un petit remorqueur à faible tirant d'eau. Presque tous ceux qui pêchent en violation de la loi se tiennent dans les chenaux intérieurs ou aux endroits qu'un bateau tirant plus de 4 pieds d'eau ne peut atteindre. Des bateaux de cette catégorie sont manœuvrés par deux hommes ici. Le combustible nécessaire coûte de $1 à $1.50 par jour; on le ramasse quelquefois le long de la côte. D'après ce qu'il a vu sur la côte septentrionale de la baie Georgienne, cette année, M. Elliott est convaincu que la pêche en violation de la loi ne pourra être complètement arrêtée que lorsque d'autres mesures auront été adoptées.

La valeur totale des pêches de cette partie du lac Huron s'est élevée à $294,000, soit $40,000 de plus qu'en 1893.

BAIE GEORGIENNE.

Le capitaine Dunn fait rapport en ces termes:—

"La pêche sur la baie Georgienne a été faible, à peu d'exceptions près. La loi a été fidèlement observée par les pêcheurs de bonne foi, mais le braconnage a été poursuivi sur une grande échelle, surtout sur la côte nord-est, qui est si favorable à la chasse. Cette partie de la baie Georgienne exige une surveillance stricte et constante. La patrouille faite par le *Petrel* a eu un bon effet, mais j'ai tout lieu de croire que les déprédations signalées dans le cours de cette année se répéteront l'année prochaine, à moins que, comme je l'ai déjà dit, les fonds de pêche ne soient surveillés avec soin."

M. F. J. Smith, de Midland, qui a été nommé garde-pêche pour la rive orientale de la baie Georgienne, dit qu'il lui a été très difficile d'obtenir des pêcheurs des données correctes. Cependant il est convaincu que les chiffres donnés, s'ils ne sont pas parfaitement exacts, sont encore au-dessous du rendement réel. La pêche totale est évaluée à $100,000, soit une augmentation de 47 pour 100 comparativement à la valeur de la pêche de l'année précédente. Tandis que le rendement de la truite sau-

monée a été à peu près le même qu'en 1893, celui du poisson blanc a plus que doublé. Il a été aussi pris une quantité assez considérable de dorés et de brochets.

Le garde-pêche J. Donaldson signale une diminution d'environ 20 pour 100 dans le rendement des pêcheries de sa division. Le fait que deux des principales maisons qui font le commerce du poisson n'ont employé qu'un très petit nombre de pêcheurs suffit à expliquer la chose. Les saisons réservées ont été bien observées, et aucune infraction à la loi n'a été portée à la connaissance de M. Donaldson, mais il croit que quelques propriétaires de moulins ont laissé échapper de la sciure dans les cours d'eau.

Le garde-pêche Robert Edmonstone signale aussi une forte diminution dans la pêche. Il attribue la chose à ce que le nombre des pêcheurs a été moins considérable que d'habitude. Dans son district, personne n'a demandé de permis pour faire la pêche à bord d'un remorqueur. Trois ou quatre personnes ont été condamnées à l'amende pour avoir pêché illégalement pendant le mois de novembre.

Le garde-pêche Isaac Lennox signale également une diminution dans le rendement des pêcheries situées sous sa juricdition. D'après lui, c'est dû à ce que l'on s'est livré à l'industrie de la pêche sur une moins grande échelle que par le passé et à ce que les règlements ont été plus rigoureusement appliqués. Plus de la moitié des poissons qui sont pris dans ces parages sont exportés aux Etats-Unis. Plusieurs rets du genre de ceux dont la loi défend l'usage ont été saisis et détruits, et ceux à qui ils appartenaient ont été condamnés à l'amende. M. Lennox dit que les propriétaires des moulins situés dans sa division tiennent leurs estacades de billes si longtemps dans l'eau que l'écorce s'en détache, ce qui cause sans doute du tort au poisson. Il ne sait pas comment remédier à cela.

La valeur totale du rendement des pêcheries de la baie Georgienne se chiffre par $3,000,000, soit une diminution de 12 pour 100 comparativement au résultat obtenu l'année dernière.

DIVISION DU LAC HURON.

(*Du Cap Hurd à la Pointe Edouard.*)

Le garde-pêche Chas. Briggs rapporte qu'il a été pris à peu près la même quantité de poisson que l'année dernière. Il dit que la pêche aurait été beaucoup plus abondante si le temps avait été plus favorable pendant l'automne. Le rendement de la truite saumonée excède 600,000 livres. On a pris dans ces parages beaucoup moins de hareng qu'en 1893. Si le temps avait été plus beau, un meilleur résultat aurait été obtenu. M. Briggs dit qu'il se détache beaucoup d'écorce des billes lorsqu'elles sont touées sur le lac; cette écorce doit polluer les eaux et endommager les rets. Le rendement total de ce district excède $80,000.

Le garde-pêche Hugh McFayden dit que la pêche de la truite mouchetée dans la rivière Saugeen et ses tributaires a atteint à peu près la moyenne, mais il ajoute que le poisson était moins gros que par le passé. Au commencement de la saison, le temps a été froid et humide; puis à partir du mois de juillet jusqu'à la fin de la saison le temps sec qu'il a fait a maintenu l'eau à un niveau trop bas. Il y a 4 passes migratoires sur ces cours d'eau. Les saisons réservées sont bien observées.

Le garde-pêche H. W. Ball fait rapport que dans l'ensemble la pêche a été moins abondante que l'année dernière, car il y a eu moins de personnes que d'habitude qui ont demandé des permis. La pêche avec le rets à enclos a été nulle. Environ les $\frac{4}{5}$ du produit de la pêche de cette région sont exportés. Les saisons réservées ont été fidèlement observées et aucune infraction sérieuse à la loi n'a été portée à la connaissance de M. Ball. Les propriétaires de moulins se conforment aux règlements, mais les déchets qui s'échappent des fabriques de laine et des tanneries font probablement du tort au poisson. M. Ball est d'avis que l'on devrait adopter une saison réservée pour le hareng; ce serait aussi le moyen de protéger davantage la truite et le poisson blanc.

Le garde-pêche H. B. Quarry dit que vu le petit nombre de rets qui ont été tendus et l'époque avancée de la saison où quelques-uns des pêcheurs ont commencé les opérations, les résultats obtenus sont très satisfaisants. Le poisson a été certainement

plus abondant que par le passé, surtout en fait de poisson blanc et de doré. M. Quarry attribue la chose à l'incubation artificielle.

Le garde-pêche J. C. Pollock rapporte que la pêche a été très abondante dans son district. Il est fortement en faveur de la substitution des rets à enclos aux seines. Les principaux poissons de cette division sont l'esturgeon, le doré et le hareng. Le rendement de l'esturgeon a dépassé un quart de million de livres. Un pêcheur qui avait pris 800 livres d'esturgeon en 1893 en a pris 20,000 livres cette année; un autre dont la pêche avait rapporté 1,800 livres de ce poisson il y a deux ans en a capturé plus de 40,000 livres dans le cours de la dernière saison. Les dorés étaient d'une grosse taille; il y en a eu qui pesaient 9 livres une fois nettoyés. La substitution des rets à enclos aux seines a quelque peu retardé la saison de pêche ; malgré cela, la valeur de la pêche totale a été deux fois plus considérable qu'en 1893.

Le rendement du poisson pour la partie du lac Huron comprise entre le cap Hurd et son extrême point sud est évalué à $294,000, soit une augmentation d'environ $40,000 comparativement au résultat obtenu l'année dernière.

Pour tout le lac, y compris le chenal du Nord et la baie Georgienne, la valeur totale du rendement des pêcheries se chiffre par $807,000, soit une diminution de $54,000.

DIVISION DU LAC SAINT-CLAIR—Y COMPRIS LA RIVIÈRE DÉTROIT.

Le garde-pêche Boismier signale une forte diminution dans le rendement des pêcheries du lac et de la rivière Détroit. Un seul rets fut tendu pour prendre du hareng et ne rapporta rien. Ce poisson ainsi que l'esturgeon semblent avoir presque complètement disparu de ces eaux. Les pêcheurs qui s'étaient munis de permis se sont conformés aux règlements. Quelques personnes ont été surprises à se servir de lignes sans permis ; les lignes ont été saisies et détruites.

RIVIÈRE THAMES.

Les gardes-pêche Théo. Pelletier et P. McCann font rapport qu'il a été pris dans cette rivière une assez forte quantité de poisson, surtout en fait de doré et de poisson commun. Le rendement total est évalué à $7,200.

M. McCann dit que la pêche tant au rets qu'à la ligne a été bonne. Le doré va en diminuant et le mulet tend à augmenter. Voici comment on explique la chose: au printemps, l'eau entraîne de la vase, qui va se déposer sur le frai des dorés et le détruit; quant aux mulets, ils frayent plus tard, et leur frai, se trouvant ainsi moins couvert de vase, échappe à la destruction. Tandis que les pêcheurs à rets se plaignent de la longueur des saisons réservées, les sportsmen y attribuent l'amélioration des pêcheries.

Quatre personnes furent condamnées à l'amende pour avoir pêché avec des dards. Le gérant de la Compagnie de gaz de London fut poursuivi pour avoir contaminé la rivière avec des substances délétères. La magistrat trouva la preuve suffisante pour condamner à l'amende le défendeur, mais celui-ci ayant promis qu'il prendrait des mesures pour ne plus contaminer les eaux, le jugement fut suspendu.

Il y a dans cette division 14 barrages tous pourvus de passes migratoires. Il a été exporté à peu près 95 % de la quantité de poisson qui a été prise dans ce district.

DIVISION DU LAC ÉRIÉ.

Le capitaine Dunn, du *Petrel* dit:—" D'après ce que l'on m'a rapporté, la pêche sur le lac Erié a été faible en général, sauf dans le voisinage de la Longue-Pointe. La loi a été observée par nos pêcheurs sur ce lac. Le poisson que l'on a pris en plus grande quantité dans les environs de la Longue-Pointe, pendant l'été, a été le hareng; l'on a aussi capturé beaucoup de doré bleu et d'autres poissons. Le poisson blanc me paraît avoir complètement disparu de tout le lac.

Au sujet des frayères de ce lac, l'extrémité occidentale semble être le principal endroit où le hareng et le poisson blanc déposent leurs œufs.

Du côté des Etats-Unis, les frayères se trouvent dans le voisinage des îles de Kelly et de l'Achigan, mais les eaux dans ces parages sont tellement encombrées de rets à enclos pendant tout le temps du frai que le poisson a peu de chances de

frayer, et, en conséquence, il se rend dans les eaux canadiennes, où les pêcheurs des Etats-Unis le suivent et essayent de le prendre avec des rets à mailler. Cela nécessite une stricte surveillance pendant cette époque de l'année."

Le garde-pêche James E. Quick signale une forte diminution dans le rendement du hareng et du poisson commun autour de l'île Pelée, mais il rapporte que la pêche, en ce qui touche les autres espèces de poissons, a été aussi bonne sinon meilleure qu'en 1893. Il a été tendu 7 rets à enclos de moins que l'année dernière. Les saisons réservées sont bien observées par nos pêcheurs, mais malheureusement on ne peut pas dire la même chose de nos voisins, qui saisissent toutes les occasions favorables de braconner dans vos eaux. Le rendement des pêcheries de cette région est évalué à $7,500 pour la saison.

Le garde-pêche E. Wigle dit que la valeur du rendement des pêcheries situées dans sa division a été de $25,000 moindre qu'en 1893. Il attribue la chose à ce que les tempêtes ont détruit beaucoup de rets qui n'ont pu être remplacés avant la fin de la saison. Quarante et un rets à enclos ont été tendus dans ce district. Le rendement total des pêcheries situées dans ces parages est évalué à $55,000.

Le garde-peche H. Linley fait rapport que la pêche a atteint à peu près la moyenne. La saison a commencé de bonne heure et dans des conditions favorables, mais au mois de juillet l'eau est devenue si chaude que le poisson a quitté les rives pour se rendre dans des eaux plus profondes. Puis les pêcheurs lèvent généralement leurs rets afin de les nettoyer et de les réparer pour la pêche d'automne. Il a été pris un demi-million de livres de doré, quantité beaucoup plus considérable que d'habitude. Le hareng est le poisson le plus important de ce district ; l'on en a capturé à peu près deux millions et quart de livres. La taille et la qualité de ce poisson ne laissaient rien à désirer. M Linley se plaint aussi que des braconniers étrangers se dirigent sur les frayères pendant la saison réservée. Si cet état de choses continue, nos eaux seront bientôt aussi dépeuplées que celles des Etats-Unis. La pêche d'automne n'a pas été couronnée de succès dans plusieurs parties de ce district, l'eau étant restée à une température élevée jusqu'à une époque avancée de la saison. Les nombreux pêcheurs à la ligne qui ont fréquenté l'île Rondeau pendant l'été ont pris beaucoup de poisson. Le public en général semble être d'opinion que le ministère des pêcheries a bien fait de défendre l'usage des rets dans cette belle baie. Le rendement total des pêcheries de cette division est évalué à $107,000.

Le garde-pêche Wm Freeland dit que, dans l'ensemble, la valeur du rendement des pêcheries qui se trouvent dans son district a été de $15,000 plus considérable que l'année précédente. La saison s'est ouverte de bonne heure, mais le poisson a été peu abondant jusque vers le milieu de juin. Au mois d'octobre, l'on a pris du hareng et du doré en grande quantité. Le rendement du hareng a atteint près d'un million et demi de livres, et celui du doré 900,000 livres. Les pêcheurs commencent à s'apercevoir qu'il ne leur est guère profitable de continuer à pêcher après le 1er novembre à cause des dommages que les tempêtes causent à leurs rets vers cette époque de l'année. La valeur du rendement total des pêcheries situées sur le littoral du comté d'Elgin a atteint près de $100,000.

Le garde-pêcke David Sharp dit que la pêche dans son district a été la plus abondante que l'on ait eu depuis douze ans. Il est vrai que le rendement du poisson blanc et de l'esturgeon n'a pas été tout à fait aussi fort qu'en 1893, mais l'on a pris beaucoup plus de hareng, de doré et de poisson commun que par le passé. C'est dû, paraît-il, à ce qu'il y a eu moins d'étrangers que d'habitude qui ont fait la pêche au large de l'extrémité de la Longue-Pointe. L'on devrait protéger l'esturgeon, qui sera avant longtemps l'un des plus importants poissons de ces parages. Les saisons réservées ont été bien observées. Trois seines et deux rets dont on se servait sans permis ont été saisis et détruits. Le rendement total est évalué à $57,000, soit $25,000 de plus que l'année précédente.

Le garde-pêche C. H. McCrae, dont la juridiction s'étend à une partie de la Grande-Rivière, dit que par suite des dommages causés au barrage de Dunnville les pêcheurs n'ont pu prendre que peu de poisson. M. McCrae recommande que l'on accorde aux colons établis sur les bords de la Grande-Rivière la permission de faire la pêche à la seine pour leur propre consommation, le printemps étant la seule saison de l'année où ces colons puissent prendre quelques poissons.

DIVISION DU LAC ONTARIO.

Le garde-pêche Fred. Kerr dit que plusieurs des anciennes stations de pêche de cette division accusent une diminution dans le rendement du hareng. On prétend que c'est dû aux matières délétères que vomissent les égouts de la ville de Buffalo et aux déchets qui s'échappent des moulins situés dans le voisinage. A d'autres endroits, le hareng paraît être aussi abondant que jamais, mais il est moins gros que d'habitude. Sur le lac Erié, au large du littoral du comté de Welland, la pêche du hareng a même été meilleure que par le passé. L'on attribue la chose a ce que les étrangers ont été empêchés de braconner dans ces parages, plusieurs rets ayant été saisis et détruits par l'équipage du *Dolphin.* Le hareng se prend ici pendant l'hiver et se vend à des prix rémunérateurs.

Les truites saumonées qui ont été prises à Winona et à Grimsby étaient grosses et de bonne qualité. Le poisson blanc a été rare.

La pêche de l'esturgeon a été meilleure dans le voisinage de Fort-Erié que pendant la saison précédente. La pêche du doré avec des hameçons amorcés se fait sur une grande échelle dans cette région, pas moins de 15 bateaux ayant été employés à cette pêche l'année dernière.

Comme la perche est devenue un poisson important, et est généralement considérée comme étant beaucoup plus savoureuse que le hareng, M. Kerr est d'avis qu'on devrait la protéger au moyen d'une saison réservée. A peu près la moité du rendement de ce poisson se vend en Canada; le reste est écoulé sur les marchés de Buffalo.

Le poisson en général a été en demande, et a été vendu à des prix plus hauts qu'en 1893. La loi n'a été violée sérieusement que par quelques pêcheurs des Etats-Unis, à la Pointe-Abino, lac Erié. Un petit nombre de rets à mailler ont été confisqués le printemps dernier dans la baie Burlington, et immédiatement détruits. M. Kerr fait remarquer que dans le cours de ses divers voyages jusqu'au lac Saint-Clair il a constaté que les gardes-pêche faisaient observer les règlements plus rigoureusement qu'auparavant. La présence d'un garde-côte dans le lac Erié ne manquera de produire un bon résultat; nos voisins devront en conclure que le ministère des pêcheries est bien déterminé à protéger nos eaux. M. Kerr croit que la saison réservée par laquelle on protégeait autrefois le hareng devrait être rétablie; du moins il ne devrait pas être permis de faire la pêche au rets à enclos pendant le mois de novembre. Il est d'opinion, comme le garde-pêche Freeland, que la pêche au rets à enclos n'est guère profitable après le 1er novembre, et la plupart des pêcheurs ne s'opposeraient pas à ce que cette pêche fût défendue à partir de cette date. Le hareng du lac Ontario étant plus petit que celui des autres lacs, M. Kerr demande que l'on permette de prendre ce poisson avec des rets à mailler d'une grosseur moindre que celle prescrite par les règlements actuels; il dit qu'autrement plusieurs pêcheurs vont abandonner la pêche du hareng. La restriction de l'usage de la seine dans certaines eaux est approuvée par le public en général. M. Kerr conclut en disant que les principaux gardes-pêche devraient se réunir de temps à autre à un endroit central de la province pour étudier ensemble les mesures les plus efficaces à prendre pour protéger le poisson.

Le rendement total des pêcheries du district auquel M. Kerr est préposé, est évalué à $34 000, soit le même chiffre à peu près qu'en 1893.

Le garde-peche Wm. Sargent dit que le hareng et le cisco vont en augmentant. Le cisco séjourne dans des eaux plus profondes que le hareng, et est plus difficile à capturer. Les pêcheurs de la division de M. Sargent et des environs ont un admirable système pour sécher le poisson. Après avoir été nettoyé, le poisson est soumis pendant 12 heures à l'action du sel; puis on le suspend et on le fume. Ainsi préparé, le poisson se vend jusqu'à 7 sous la livre sur les marchés de Toronto et de Montréal, où on l'expédie dans des paniers.

Le garde-pêche N. Simmons dit que la pêche au verveux ayant été permise dans quelques parties de la rivière Trent, le rendement du poisson commun a naturellement augmenté dans cette rivière, environ 60,000 livres en ayant été exportées au prix moyen de 4 sous la livre. Il a été pris beaucoup d'achigan et de maskinongé. La valeur totale du rendement des pêcheries situées dans la division de la rivière Trent est portée à $14,340.

Le garde-pêche Jos. Redmond, fils, fait rapport que, vu la prohibition de l'usage de la seine, la pêche dans son district a été beaucoup moins abondante que l'année dernière, mais le poisson était de bien meilleure qualité. Les pêcheries de hareng s'améliorent rapidement et prennent de plus en plus d'importance. On rencontre dans ces parages un petit poisson de qualité inférieure, qu'on emploie comme engrais. Il est défendu de prendre ce poisson avec la seine. Les habitants pauvres de la localité demande qu'on leur permette de pêcher à la seine et d'utiliser le poisson en question au lieu de le laisser mourir et corrompre les rives. M. Redmond recommande que l'on se rende à la demande de ces gens. La valeur totale du rendement des pêcheries situées dans ce district ne se chiffre que par $25,800, soit 50 pour 100 de moins que l'année dernière.

Le garde-pêche W. P. Clarke, dont la juridiction s'étend à la baie de Quinté, dit que la pêche du brochet, de la perche et des autres poissons commence a augmenter, mais que celle de l'achigan, du doré et du hareng a diminuée. Le rendement du poisson blanc a été nul ; il n'en a été pris que 4,000 livres en tout et partout. Ceux qui ont pêché avec des verveux sont satisfaits des résultats qu'ils ont obtenus. A l'exception du hareng, le poisson qui se prend dans ces parages est presque tout exporté aux Etats-Unis. M. Clarke est d'avis que les perches prises dans les verveux devraient être gardées, au lieu d'être remises dans l'eau. Le rendement des pêcheries de cette division est évalué à $10,500, soit un peu moins que l'année dernière.

Le garde-pêche E. H. Sills, du district de Napanee, dit que malgré qu'on ait interdit l'usage des seines cette année, et qu'il ait été tendu moins de verveux qu'en 1893, le rendement du poisson a été un peu plus fort que l'année précédente. Il a été pris beaucoup de hareng pendant l'automne. On exporte à peu près les neuf dixièmes de la quantité de poisson qui se prend ici. Un pêcheur a été surpris à se servir d'un rets du genre de ceux dont les règlements défendent l'usage ; il a été condamné à l'amende et son rets a été détruit. C'est le seul cas d'infraction à la loi porté à la connaissance du garde-pêche. La valeur totale du rendement des pêcheries situées dans ce district atteint presque $9,000.

Le rendement total des pêcheries de tout le lac Ontario, y compris celles d'Amherst et de l'île Wolfe, est évalué à $120,380, soit une diminution de 33 pour 100.

DIVISION DE FRONTENAC, LEEDS ET LANARK.

Le garde-pêche George Lake dit qu'il a été pris plus de poisson que l'année dernière, à cause sans doute du petit nombre de verveux dont l'usage a été permis cette année. Trois personnes ont été condamnées à l'amende pour avoir pêché pendant la saison réservée. Tout le poisson qui se prend dans cette région est écoulé dans les environs.

Le garde-pêche Rob. A. Gilbert rapporte que les eaux intérieures de Frontenac sont abondamment peuplées de poissons reproducteurs. Les visiteurs ainsi que les colons prennent beaucoup de poisson pendant le printemps et l'automne. Il a été pêché environ 17,000 livres de truite. M. Gilbert voudrait que l'on peuplât un ou deux des nombreux lacs de ce district avec des alevins d'achigan et de doré. La saison réservée a été bien observée.

Le garde-pêche H. R. Purcell dit que les sportsmen qui ont visité la localité ont pris assez d'achigan, de doré et même de truite. Quelques pêcheurs qui avaient violé la loi ont été punis. Les colons aimeraient bien à pêcher le hareng, qui fourmille dans quelques-uns des lacs de ce district et qu'on ne peut prendre qu'à l'aide de rets.

Les gardes-pêche Jeacle, Greer, Boddy, Hicks et Moorhead, dont la juridiction s'étend aux eaux intérieures de Leeds et de Lanark, y compris les lacs Charleston et Beverly, signalent une augmentation dans le rendement des pêcheries de cette division. C'est dû sans doute à ce que l'on a accordé aux colons le privilège de se servir de petits rets afin de se procurer du poisson pour leur propre consommation. Ces gardes-pêche disent que les règlements ont été fidèlement obtervés.

DIVISION DE GRENVILLE, DUNDAS ET STORMONT.

Les gardes-pêche Mooney, Wallace, Pools, Davis et Pattison disent que la pêche a été beaucoup plus abondante qu'en 1893. Ce qui explique sans doute la chose,

c'est qu'on leur a fourni des rapports plus complets que l'année dernière. L'augmentation porte principalement sur l'anguille, l'achigan, le brochet et le poisson commun. La valeur du rendement total des pêcheries de la division se chiffre par $7,300, soit trois fois plus que l'année précédente. M. Mooney se plaint que la dynamite dont on se sert pour les travaux du canal qui est actuellement en voie de construction fait du tort au poisson. Plusieurs personnes surprises à tuer le poisson avec des substances explosives ont été punies.

DIVISION DE PRESCOTT, RUSSELL ET CARLETON.

Les gardes-pêche Miron, Campbell, Boucher et Riddle signalent une augmentation dans le rendement des pêcheries de ce district, qui s'est chiffré par $3,780. On a pris surtout du poisson commun.

DIVISION DE RENFREW.

Les gardes-pêche M. L. Russell et Geo. Douglas rapportent qu'il a été pris peu de poisson dans ce district, où l'on ne fait guère que la pêche à la ligne.

DIVISION DE NIPISSINGUE.

Le garde-pêche J. S. Richardson dit que depuis que l'on a interdit la pêche au rets dans le lac Nipissingue, le rendement des pêcheries de ce lac a naturellement beaucoup diminué. Il porte à 18,500 livres la quantité de poisson qui a été prise à la ligne. On a surtout capturé du brochet.

DIVISION DE PARRY-SOUND ET MUSKOKA.

Le garde-pêche Geo. R. Steele dit qu'on ne s'est pas plaint de la rareté du poisson, mais en plusieurs endroits on voudrait que le ministère des pêcheries établît des passes migratoires. M. Steele préférerait que l'on repeuplât les eaux avec des alevins, là où ce serait praticable, au lieu d'établir des passes migratoires. Six personnes qui avaient pêché pendant la saison réservée ont été condamnées à l'amende. Deux rets ont été confisqués et détruits, mais on n'a pas encore pu découvrir les propriétaires.

Le garde-pêche Edmund Forsyth rapporte qu'il a été pris environ 46,000 livres de poisson dans son district. Presque tout ce poisson a servi à la consommation locale. Aucune infraction à la loi n'a été portée à la connaissance du garde-pêche. Tous les propriétaires de moulins qui ont été avertis de ne plus jeter de déchets dans les cours d'eau se sont sans délai conformés à la loi. Il n'y a pas encore de passes migratoires dans le district de M. Forsyth. Les saisons réservées ont été bien observées.

DIVISION DE SIMCOE.

Le garde-pêche Wm. McDermott dit que le rendement des pêcheries de cette division a été à peu près le même que l'année dernière. La diminution dans la pêche de la truite mouchetée est plus que compensée par l'augmentation qu'accuse le rendement de l'achigan et du brochet. Les passes migratoires ont toutes été remodelées. Les propriétaires de moulins, comprenant enfin qu'ils ne pouvaient impunément jeter leurs déchets dans les cours d'eau, se sont conformés à la loi. Cependant, quelques-uns d'entre eux déposent de la sciure beaucoup trop près des cours d'eau. Le rendement total du poisson dans ce district est évalué à $7,300.

DIVISION DE SCUGOG.

Le garde-pêche Archibald Bradshaw dit qu'il a été pris plus de maskinongé et d'achigan dans la rivière Lindsay, ainsi que dans les lacs de l'Oie et de l'Esturgeon, que dans le lac et la rivière Scugog. Les sauvages pêchent beaucoup de ces poissons à travers la glace avec des hameçons amorcés. Le rendement total du maskinongé

est porté à plus de un quart de million de livres, et celui de l'achigan à 150,000 livres. On a pris aussi de l'anguille, de la perche et de la barbue en assez grande quantité.

DIVISION DE PETERBOROUGH.

Le garde-pêche George W. Fitzgerald dit qu'on ne permet que la pêche à la ligne dans les eaux de sa division. Le rendement total des pêcheries situées dans ces parages est porté à environ 270,000 livres. Ce résultat est considéré comme plus satisfaisant que celui obtenu l'année précédente. Tout le poisson qui se prend ici sert à la consommation locale. Cinq personnes ont été condamnées à l'amende pour avoir pêché illégalement, et quelques dards ont été saisis. Les propriétaires de moulins se conforment maintenant de bonne grâce aux règlements concernant la sciure, mais l'écorce qui se détache des billes reste dans l'eau. La seule passe migratoire qui se trouve dans le district de ce garde-pêche, celle de la rivière Scugog, n'est pas en bon état. M. Fitzgerald recommande qu'une autre passe soit établie à Bobcaygeon. Il est d'opinion que ceux qui résident dans la localité devraient avoir la permission de pêcher la truite saumonée, pendant le mois d'octobre, avec de petits rets. Les 11 gardiens qui sont sous ses ordres ont rempli leurs devoirs d'une manière irréprochable, et il trouve qu'ils ne sont pas rémunérés en proportion de l'importance des services qu'ils rendent.

RIVIÈRE OTONABI.

Le garde-pêche D. Breeze dit qu'il a été pris dans cette rivière plus d'achigan que jamais. C'est dû à ce que la saison réservée a commencé plus tard. L'achigan a commencé à remonter les creeks pour frayer le 11 de mai, et le maskinongé vers le 25 d'avril. Les saisons réservées ont été assez bien observées. Les propriétaires de moulins se conforment maintenant aux règlements. Au printemps, la rivière sera débarrassée de toute la sciure qui s'y trouve, mais cette sciure s'accumulera à son embouchure dans le lac. Il y a des pêcheurs qui prennent le maskinongé au piège, en hiver, dans les baies peu profondes. On découvre facilement la fraude lorsque le poisson est vendu dans les hôtels et les magasins, mais le plus souvent les braconniers l'écoulent dans les campagnes. Il n'y a pas de passes migratoires dans aucun des 8 barrages qui traversent la rivière Otonabi entre le lac du Riz et le lac Katchewanooka.

COMTÉ DE WELLINGTON ET COMTÉS VOISINS.

Le garde-pêche Joseph Graham signale une augmentation dans la pêche, qu'il attribue à la meilleure observation des règlements de pêche. Il se plaint que les propriétaires de manufactures et de tanneries laissent échapper des substances délétères dans les eaux. L'un d'entre eux a été poursuivi et la cause est actuellement pendante.

Le garde-pêche David Coleman dit que les eaux dans le haut des rivières Notawasaga et Crédit ont un fond en gravier et offrent d'excellentes frayères pour la truite de ruisseau. La plupart des étangs qui se trouvent dans ces parages sont contrôlés par des particuliers qui se procurent des alevins dans les deux piscifactures privées établies dans ce district. Une maison seule a distribué un quart de million d'alevins de truite dans ces eaux et en a commandé 150,000 de plus pour la prochaine saison. On voudrait que le gouvernement fédéral intervînt pour protéger ces eaux contre les braconniers pendant la saison réservée.

O-N T

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des remorqueurs, des bateaux et des engins son prises, en ce qui concerne la province

Numéro.	Quartier.	Navires, remorqueurs et bateaux employés. — Navires ou remorqueurs. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Rets à enclos. — Nombre.	Valeur.	Verveux. — Nombre.	Valeur.
				$			$			$		$		$
	Lac des Bois	1	48	4000	6	50	1350	100	13850	3436	14	1750	2	4500
	Lac Supérieur.													
1	De la riv. au Pigeon à Otter-Head.	6	160	12500	25	28	2800	56	25000	4300	29	4350	..	......
2	Otter-Head	..	....	......	..	3	500	6	6250	765	....	......	..	......
3	Ile au Caribou	*1	160	15000	12	4	775	8	12000	1600	....	......	..	......
4	Rivière Michipicoten	..	....	......	..	5	985	10	9000	1700	1	250	..	......
5	do	..	....	......	..	2	400	8	6000	1570	3	1350	..	......
6	Puckishaw	..	....	......	..	3	600	6	9000	1650	....	....	..	......
7	Havre au Pilote	1	52	4500	12	2	300	4	15000	4180	....	......	..	......
8	Gargantua	..	....	......	..	2	450	5	6000	1370	1	400	..	......
9	Ile au Lézard	1	10	1000	5	13	2450	26	39000	9330	5	3000	..	......
10	Baie Mica	..	....	......	..	3	600	6	9000	1350	....	......	..	......
11	Pointe Mamainse	..	....	......	..	3	500	5	7000	1000	....	......	..	......
12	Baie Batchewana	..	....	......	..	3	500	6	1000	339	4	1500	..	......
13	Baie Goulais	..	....	......	..	7	330	13	6000	900	2	800	..	......
14	Réserve des sauvages	..	....	......	..	10	410	20	3000	300	....	......	..	......
15	Gros Cap	..	....	......	..	9	450	18	3100	500	....	......	..	......
	Totaux	9	382	33000	54	97	12050	197	156350	30854	45	11650	..	......
	Valeur $	....												

* Voilier.

ARIO.

de pêche, le nombre d'hommes employés à la pêche, et les espèces et quantités de pois-
d'Ontario, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.										
Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite brls.	Hareng, frais, liv.	Esturgeon, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, liv.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
......	449280	12873	....	....	162760	62010	30850	31460	52,273 60	
275	540000	300000	960	45000	35000	43000	....	81590	93,595 00	1
......	18600	41770	40	....	....	....	....	....	6,065 00	2
......	....	168045	194	....	....	....	....	....	18,744 50	3
......	23680	13420	122	....	....	....	....	....	4,456 40	4
10	34210	....	7	....	500	400	....	....	2,956 80	5
......	14170	52671	50	....	....	....	....	....	6,900 70	6
5	42630	115820	322	....	....	....	....	....	18,262 40	7
......	22763	79140	50	....	....	....	....	....	10,235 04	8
......	157560	148490	243	....	....	....	....	....	29,883 80	9
13	25000	55000	138	....	....	....	....	....	9,010 00	10
......	28120	21570	....	....	....	....	....	....	4,406 60	11
18	34400	99810	6	....	3900	3800	....	....	13,397 00	12
......	25900	4600	12	400	525	2150	....	....	2,803 00	13
......	10000	10000	....	....	....	....	....	....	1,800 00	14
......	14300	4200	....	....	....	....	....	....	1,564 00	15
321	991333	1114536	2144	45400	39925	49350	....	81500	224,080 24	
3210	79306.64	111453.60	21440	1362	2395.50	2467.50	....	2445		

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, des bateaux et

Numéro.	Quartier.	Navires, remorqueurs et bateaux employés.							Matériel.			
		Navires ou remorqueurs.				Bateaux.			Rets à mailler.		Rets à chambres.	
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
	LAC HURON			$			$			$		$
	Chenal nord, île Manitouline et les environs.											
1	Ile Saint-Joseph, baie Tenby	....	....	....	....	3	300	4	....	....	4	1500
2	Ile Saint-Joseph, Milford Haven	....	....	....	....	3	550	6	....	....	4	1600
3	Ile Saint-Joseph, Marksville	....	....	....	....	1	100	2	1500	100	2	150
4	Mines de Bruce	....	....	....	....	1	150	2	500	25	....	....
5	Thessalon	....	....	....	....	13	1750	21	20000	2200	10	2800
6	Ile Cockburn	1	25	1500	6	5	550	11	12075	3300	4	1500
7	Iles des Français	....	....	....	....	2	100	3	....	....	5	1200
8	Rivière de l'Aveugle	....	....	....	....	1	175	2	1125	550	....	....
9	Algoma Mills	1	42	1200	8	2	350	4	24000	1500	13	950
10	Newport	....	....	....	....	5	600	13	6000	1200	8	3200
11	Rivière des Espagnols	....	....	....	....	1	25	2	200	24	....	....
12	Baie de Meldrum	....	....	....	....	5	700	11	1295	1850	....	....
13	Cap Roberts	....	....	....	....	1	125	1	2000	180	....	....
14	Baie Gore	1	40	1500	6	1	100	1	3000	600	5	2000
15	Kagawong	....	....	....	....	8	480	13	13600	1175	....	....
16	Little Current	1	3	500	3	2	250	5	11030	1200	....	....
17	Sheguindah	....	....	....	....	1	40	2	1500	100	....	....
18	Manitowaning	....	....	....	....	1	200	2	500	25	....	....
19	Ile Ronde	....	....	....	....	31	2975	64	90700	9330	....	....
20	Killarney	....	....	....	....	30	2620	56	83340	8217	....	....
21	Ile de la Sauvagesse	2	100	10500	15	19	3840	39	81000	13400	....	....
22	Ile Bustard	2	38	6000	11	8	1200	14	37000	6350	....	....
23	Ile Solitaire	....	....	....	....	1	150	2	700	60	....	....
24	Ile Club	2	20	4000	18	5	660	10	20000	2500	....	....
25	Havre du Serpent-à-sonnettes	....	....	....	....	5	500	10	7000	1040	....	....
26	Whiskey Harbour	....	....	....	....	3	110	6	2000	100	....	....
27	Embouchure de la Baie du Sud	2	30	3000	12	8	850	16	31400	6235	3	600
28	Baie de la Providence	....	....	....	....	1	100	2	1000	200	....	....
29	Ile Verte	2	22	4000	20	2	400	4	23000	2775	4	1600
30	Ile du Canard	3	7	1000	18	5	500	12	30000	3000	....	....
	Totaux	17	327	33200	117	174	20450	340	505465	67236	62	17100
	Valeur $	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....

des engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'**Ontario**—*Suite.*

Espèces de poisson.													
Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite, brls.	Hareng, brls.	Hareng, frais, liv.	Esturgeon, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, liv.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
....	14000	4000	....	....	....	100	500	....	25000	4000	....	2,966 00	1
....	16430	2700	....	....	4400	485	42	....	4340	930	....	2,002 22	2
16	1800	2500	10	....	....	200	200	....	700	500	....	733 00	3
....	1500	500	....	....	....	....	....	....	....	....	....	170 00	4
3	75770	56940	....	....	....	2000	40	....	12900	....	....	12,553 00	5
....	42600	71030	3	....	....	600	....	....	100	....	....	10,582 00	6
....	16500	2000	....	....	....	20000	....	....	6000	....	....	3,020 00	7
5	6000	4000	....	....	700	....	....	....	....	600	....	975 00	8
....	20200	80000	....	....	....	6000	....	....	12000	....	....	10,576 00	9
2	39770	36020	....	....	....	28580	....	....	84480	....	....	12,742 40	10
....	....	....	15	....	6000	....	....	....	....	....	....	330 00	11
1	22850	62000	....	....	....	....	....	1100	....	....	....	8,104 00	12
....	800	3500	....	....	....	....	....	....	....	....	....	414 00	13
....	12746	23332	....	....	....	7290	....	....	13640	....	....	4,472 28	14
....	47220	21070	....	....	....	805	....	....	1850	....	....	6,025 40	15
....	27830	4100	....	45	2000	....	....	....	200	200	....	2,916 90	16
....	1210	....	....	....	....	750	....	....	....	6	....	142 04	17
....	2000	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	160 00	18
....	131100	61320	....	....	....	280	....	10	4750	1200	160	16,927 70	19
....	233100	60250	....	....	....	225	....	570	3400	1180	....	24,937 90	20
....	278290	224250	....	....	....	....	....	....	....	....	....	44 688 20	21
....	170700	68400	70	35	....	....	....	....	....	....	....	21,353 50	22
....	....	1000	....	....	....	....	....	....	....	....	....	100 00	23
....	29160	34660	15	....	....	....	....	....	....	....	....	5,948 80	24
....	51960	40000	....	....	....	....	....	....	1500	....	250	8,239 30	25
....	....	11100	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,110 00	26
....	11000	417210	45	60	....	....	....	....	....	....	....	43,321 00	27
....	....	4150	2	....	....	....	....	....	....	....	....	435 00	28
....	42200	101600	....	....	....	....	....	....	....	....	....	13,536 00	29
...	12000	335675	....	....	....	....	....	....	....	....	....	34,527 50	30
27	1,308,736	1,733,307	160	140	13100	67315	782	1680	170860	8616	410	294,009 14	
270	104,698 88	173,330 70	1600	630	393	4,038 90	46 92	100 80	8543	344 64	12 30		

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux

Numéro.	Quartier.	Navires, remorqueurs et bateaux employés.							Matériel de pêche.		
		Navires et remorqueurs.				Bateaux.			Rets à mailler.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Poisson blanc, brls.
	Division de la baie Georgienne.			$			$			$	
1	Byng Inlet	....	....	....	....	14	2100	30	42000	7000	....
2	Pointe au Baril	....	....	....	....	8	1600	16	24000	4000	....
3	Ile au Vison et Shawanaga	2	40	6500	12	20	3000	50	200000	12000	10
4	Ile au Parapluie	....	....	....	....	7	800	16	21000	4450	....
5	Copper Head	....	....	....	....	2	350	4	6000	1000	....
6	Tombe du Géant, Iles de l'Ouest et Midland	1	19	1000	5	8	800	16	39000	5000	20
7	Waubashene	1	10	1000	2	15	1500	32	15000	3000	....
8	Penetanguishene	1	5	1000	3	16	1400	38	29000	5750	10
9	Collingwood	5	50	25000	40	40	8000	80	84000	34000	....
10	Pointe-William	....	....	....	....	7	670	15	17000	1650	....
11	Meaford	2	24	6500	10	4	160	8	36000	7200	....
12	Cap Riche	....	....	....	....	2	100	4	2500	250	....
13	Owen-Sound	....	....	....	....	6	310	12	5750	575	....
14	Pointe de Pyatt	....	....	....	....	2	125	4	2000	200	....
15	Baie Colpoy à Cabot's Head	3	54	15000	18	20	2000	45	58000	8500	....
	Totaux	15	202	56000	90	171	22915	370	581250	94575	40
	Valeur $	....	....	....	....	....	....	....	....	....	400

et engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—*Suite.*

Espèces de poisson.													
Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite, barils.	Hareng, barils.	Hareng frais, liv.	Esturgeon, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, liv.	Perche, liv.	Valeur totale.	Numéro.
												$ c.	
14000	10000	......	......	......	1000	....	4000	4000	4000	2000	500	2,855 00	1
90000	90000	......	......	......	150	100	400	40000	10000	5000	200	18,795 00	2
180000	200000	40	....	......	1000	....	2000	20000	10000	......	......	36,480 00	3
104000	52000	......	......	......	.....	....	......	....	....	......	......	13,520 00	4
14000	16000	40	......	......	......	....	......	....	......	......	......	3,120 00	5
30000	80000	40	600	10000	......	....	.....	20000	10000	2000	....	15,460 00	6
30000	30000	40	200	13000	......	800	4000	30000	30000	18000	3000	10,708 00	7
14000	12000	10	20	......	......	...	500	4000	4000	1000	......	3,030 00	8
623300	844700	......	......	25230	21400	....	2000	113750	23000	12500	......	143,477 40	9
....	44600	80	.....	......	......	....	......	....	......	......	......	5,260 00	10
....	84000	......	....	......	......	....	....	....	......	1000	......	8,430 00	11
6000	4000	....	....	......	.....	...	......	....	......	200	......	886 00	12
....	12000	....	......	5600	......	....	......	....	......	2000	......	1,428 00	13
....	5000	......	......	500	....	....	......	....	......	.....	......	515 00	14
82000	284000	......	......	4000	......	....	......	....	4000	4000	......	35,360 00	15
1187300	1768300	250	820	58330	23550	900	12900	231750	95000	47700	3700	299,324 40	
94984	176830	2500	3690	1750	1413	54	774	11587	3800	1431	111		

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des bateaux, navires et

Numéro.	Quartier.	Navires, remorqueurs et bateaux employés. Navires ou remorqueurs. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à enclos. Nombre.	Valeur.
	Division du lac Huron.			$			$			$		$
1	Du Cap Hurd à Southampton.... ...	4	73	11000	24	48	4670	117	140900	16260	....	......
2	Rivière Saugeen	....	....	...	....	....	......	....	....	......	...	......
3	Southampton........................	1	30	3000	6	3	600	10	21000	4100	....	......
4	Port-Elgin	....	....	......	....	....	......	....	....	......	....	......
5	Kincardine.........................	1	18	1500	6	2	400	6	12000	2400	....	......
6	Port-Albert	...	....	......	....	2	300	4	1000	200	3	600
7	Goderich............................	3	85	8500	18	2	400	8	42000	8200	....	......
8	Au large de Bayfield................	....	....	......	...	8	1300	20	2180	2900	3	400
9	Grand Coude.........................	....	....	. ..	....	6	700	11	....	......	7	1300
10	Au large de la Pointe aux Roches....	....	....	......	....	2	175	4	40	60	1	240
11	Au large de la Pointe Bleue.........	....	...	......	....	2	85	4	30	15	2	275
12	De la Pointe Bleue à Port-Edouard..	....	....	.....	...	17	1030	40	3500	450	15	3110
	Totaux.	9	206	24000	54	92	9660	224	222650	34585	31	5925
	Totaux pour la baie Georgienne..	15	202	56000	90	171	22915	370	581250	94575	....	......
	do le chenal du Nord ..	17	327	33200	117	174	20450	340	505465	67236	62	17100
	Grands totaux pour tout le lac Huron	41	735	113200	261	437	53025	934	1309365	196396	93	23025
	Valeur.........................$	....	....	....	.....	....	....	....	....	......	....	......

engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—*Suite.*

Espèces de poisson.													Valeur totale.	Numéro.
Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, liv.	Truite, brls.	Truite, liv.	Hareng, brls.	Hareng, frais, liv.	Esturgeon, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, liv.	Perche, liv.	$ c.	
....	102700	608700	570	1413	......	......	....	......	....	......	......	.....	81,144 50	1
....	....	20000	......	.....	......	......	....	....	......	......	......	......	2,000 00	2
....	40000	156000	......	......	3000	......	....	......	......	......	......	....	18,890 00	3
....	....	....	......	.....	6000	......	....	......	......	......	2000	3000	330 00	4
....	400	100000	. .	.....	8000	.....	....	......	200	......	6000	4000	10,582 00	5
....	4000	5000	......	.....	4000	4000	....	1000	1000	200	5000	4000	1,568 00	6
...	2200	515000	......	......	20000	......	....	20000	1500	800	60000	50000	56,883 00	7
....	22000	58900	......	......	23600	12000	....	......	21000	......	1000	1200	10,194 00	8
.. .	13000	700	......	... .	8000	41225	....	......	7700	......	7900	3000	4,535 50	9
....	600	300	......	......	2700	15000	....	......	6200	......	2220	2000	1,495 60	10
....	....	....	......	......	8000	30100	...	......	16150	.... .	2250	1020	2,951 60	11
....	2700	4475	......	71	98100	268350	....	......	58300	......	8010	......	23,182 30	12
....	187600	1469075	570	1484	181400	370675	...	21000	112050	1000	94380	68220	213,756 50	
40	1187300	1768300	250	820	58330	23550	900	12900	231750	95000	47700	3700	299,324 40	
27	1308736	1733307	160	140	13100	67315	782	1680	170860	8616	410	......	294,009 14	
67	2683636	4970682	980	2444	252830	461540	1682	35580	514660	104616	142490	71920	807,090 04	
670	214690	497069	9800	10998	7585	27692	101	2135	25733	4185	4275	2157		

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Numéro.	Quartier.	Navires, remorqueurs et bateaux employés. — Navires ou remorqueurs. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Seines. — Brasses.	Valeur.
	Division du lac Saint-Clair, y compris la rivière Détroit.			$			$			$		$
1	Rivière Thames	....	....	......	....	27	425	148	......	....	510	440
2	Baie Mitchell	....	....	......	....	5	140	10	......	....	......	......
3	Lac Saint-Clair	....	....	......	....	22	570	30	......	......	......	675
4	Rivière Détroit	1	8	900	2	6	240	50	....	......	900	675
	Totaux	1	8	900	2	60	1375	238	......	......	1410	1790
	Valeur $	....	....	....	....	....	......	....	......	......	......	......
	Division du lac Erié.											
1	Ile Pelée	....	....	......	....	9	1200	15	1200	120	......	....
2	Côte en face du comté d'Essex	2	106	9500	11	54	4810	75	500	175	......	......
3	Côte en face du comté de Kent	1	198	16000	10	41	4550	55	....	......	......	......
4	Côte en face du comté d'Elgin	6	98	14700	15	38	3525	52	1050	200	......	......
5	Port-Burwell	2	30	3500	10	4	200	8	......	......	......	......
6	Clear-Creek	1	6	1000	5	4	700	5	......	......	......	......
7	Port-Rowan	....	....	......	....	11	340	33	1400	275	1400	620
8	St. Williams	....	....	......	....	7	180	28	250	60	1400	560
9	Pointe du Dindon	....	....	......	....	9	500	21	2150	250	900	600
10	Longue-Pointe	3	47	5400	14	13	1700	34	4750	550	2100	1050
11	Normandale	....	....	......	....	3	70	4	1300	150	200	75
12	Port-Dover	....	....	......	....	3	320	9	3000	360	......	......
13	Selkirk et Rainham	....	....	......	....	4	225	9	1500	170	......	......
14	Cayuga à la baie Moulton, y compris la Grande-Rivière	2	35	2600	7	19	920	30	7000	3000	200	290
15	Low Banks	....	....	......	....	4	300	6	2000	200	......	......
16	Port-Colbourne	....	....	......	....	7	350	7	4000	400	......	......
17	Ridgeway	1	12	2000	3	11	600	20	5800	550	......	......
18	Fort-Erié	....	....	......	....	15	750	26	9200	1800	......	......
	Totaux	18	532	54700	75	256	21240	437	45100	8260	6200	3195
	Valeur $	....	....	......	....	....	......	....	......	......	......	......

engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'**Ontario**—*Suite.*

Rets à chambres. Nombre.	Rets à chambres. Valeur.	Verveux. Nombre.	Verveux. Valeur.	Espèces de poisson. Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Hareng, frais, liv.	Esturgeon, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, liv.	Perche, liv.	Valeur totale.	Numéro.
	$		$											$ c.	
....	......	..	....	......	....	....	500	910	1250	26850	3800	185910	1200	7,267 40	1
....	.....	22	360	.....	....	....	—	....	....	....	1000	8620	......	298 60	2
3	625	6	100	......	....	....	18340	....	......	200	......	102660	.....	4,190 20	3
....	....	..	....	17560	....	....	.....	....	. ..	140	30	600	.....	1,431 00	4
3	625	28	460	17560	....	....	18840	910	1250	27190	4830	297790	1200	13,187 20	
....	.....	..	....	1404	...	....	1130	54	75	1359	193	8933	36		
21	6300	..	....	14720	....	43650	38940	....	13620	23000	....	23595	.....	7,498 55	1
41	21800	..	....	32518	....	705884	76280	....	12613	54370	... .	625200	164020	55,506 64	2
52	18250	..	....	33450	....	2233800	62700	....	8220	497800	.....	195924	73200	106,908 92	3
55	18550	..	....	39300	....	1470900	59100	....	8110	893670	.....	27750	39500	98,004 60	4
8	2400	..	....	9925	....	80480	9700	....	1050	81370	1286	26000	5040	8,904 54	5
5	1500	..	....	11000	....	59500	11050	....	.... .	37700	......	1200	..	5,249 00	6
....	.....	..	....	1700	....	4500	2460	....	910	28780	6000	20500	28540	3,623 40	7
....	..	..	....	50	....	13900	200	....	130	13620	1250	9800	23600	2,173 80	8
....	......	..	....	......	..	140050	......	....	2943	26700	500	16400	36500	7,320 08	9
18	5400	..	...	9740	300	264450	24000	1060	7350	91460	13050	23000	121500	20,117 30	10
....	... .	..	....	......	....	20050	. . .	....	1500	7400	510	2600	10560	1,476 70	11
....	......	..	....	... .	....	86050	500	....	250	52700	895	5600	29000	6,335 30	12
2	500	..	....	630	....	31350	5200	....	1370	7450	.....	3020	3300	1,947 20	13
....	......	..	....	.....	500	7500	500	150	2350	40200	6900	20900	28200	4,214 00	14
....	......	..	....	... ..	....	6600	......	....	50	6650	......	3400	...	635 50	15
....	......	..	....	......	....	7000	500	....	......	2000	.....	4000	.....	460 00	16
2	1200	..	....	......	....	29000	5000	....	500	31000	8000	26400	......	3,862 00	17
....	.....	..	....	. ..	....	19000	95000	....	......	25900	2000	24300	......	8,374 00	18
204	75900	..	...	153033	800	5223664	391130	1210	60966	1921770	40391	1059589	562960	342611 53	
....	...	..	....	12242	80	156710	23467	72	3658	96088	1615	31787	16888		

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Numéro.	Quartier.	Navires, remorqueurs et bateaux employés. — Navires ou remorqueurs. Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. Brasses.	Valeur.	Rets à chambres. Nombre.	Valeur.	Verveux. Nombre.	Valeur.	Poisson blanc, brls.
	Division du lac Ontario, y compris la rivière Niagara et autres tributaires.			$			$			$		$		$	
1	Queenstown	....	....	......	....	4	120	6	....	......	....	....	‡2	600	....
2	Niagara	....	....	......	....	10	750	20	11000	1000	....	....	....	....	....
3	Port-Dalhousie	1	8	1200	3	5	500	10	8000	1200	....	....	....	....	....
4	Beamsville	....	....	......	....	7	350	14	6000	500	....	....	....	....	....
5	Burlington-Beach	....	....	....	....	17	1285	34	25100	2970	....	....	....	....	....
6	Pêche à la ligne dans les quartiers ci-dessus	....	....	....	....	....	.....	......	......	....	....	....	....	....	....
7	Pêch. faisant face sur les comtés d'Halton et Peel	....	....	.....	....	15	2200	50	45800	4700	....	....	....	....	....
8	Comté d'Ontario	....	....	......	....	5	210	8	900	200	....	....	....	....	...
9	*Comtés de Durham et de Northumberland	....	....	.....	....	18	1200	23	13000	700	....	....	28	560	....
10	*Lac du Riz	....	....	......	....	....	.....	†	.....	......	....	....	....	....	....
11	Rivière Trent	....	....	......	....	....	......	20	.....	....	....	....	34	680	....
	Comté de Prince-Edouard.														
12	Wellington-Beach, Weller's-Beach, Smith's-Bay	4	175	9000	20	60	1800	1300	22550	3000	....	....	17	340	800
13	Baie de Quinté	....	....	......	....	42	1370	72	14650	1600	....	....	78	2030	....
14	Pêch. faisant face sur le comté de Lennox, y c. celle de la R. Napanee	....	....	..	....	27	600	43	3900	480	....	....	47	700	....
15	Ile Amherst	....	....	......	....	21	315	42	5775	525	....	....	....	....	....
16	Ile Wolfe	....	....	......	....	21	600	15	2030	150	....	....	15	225	....
	Totaux	5	183	10200	23	252	11300	1657	158705	17025	....	..	221	5135	800
	Valeur $	....	....	......	....	....	.....	......	......	......	....	....	....	....	8000

* Chiffres approximatifs. † Environ 60 sauvages ont pêché à la ligne. ‡ Engins.

engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—*Suite.*

Espèces de poisson.															
Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite, brls.	Hareng, brls.	Hareng frais, liv.	Anguille, liv.	Esturgeon, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, liv.	Perche, liv.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
..	.....	.....	.....	34400	250	.....	.....	2000	6000	.....	16000	.....	1,947 00	1
2000	.....	.....	.....	40000	510	25600	.....	1500	30000	.....	19500	.....	5,101 60	2
.....	.....	.....	.....	103000	.....	1410	.....	.....	5500	.....	2200	18600	4,073 60	3
.....	5640	.....	.....	114000	.....	2600	.....	.....	.....	.....	6600	5000	4,488 00	4
1000	1000	.....	.....	194000	1200	.....	.....	1000	.....	3800	3150	4500	6,513 50	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	6830	.....	24000	130000	35000	.....	75000	11,999 80	6
250	5000	.....	.....	50000	500	.....	.....	800	.....	900	52000	1000	3,724 00	7
.....	.....	.....	.....	3100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200	250	106 50	8
1530	25100	.....	.....	18000	7000	.....	.....	.....	.....	38200	50000	5200	6,776 40	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70000	100000	.....	.....	.....	.....	10,200 00	10
.....	3200	.....	.....	.....	15000	2000	55000	50000	40000	50000	90000	.....	14,340 00	11
.....	.....	600	1000	.....	50000	2000	1000	2000	1500	50000	65000	.....	25,825 00	12
4050	.....	.....	125	22100	5320	.....	.....	3650	12860	59120	137400	43600	10,525 50	13
18100	.....	.....	67	34800	3700	800	.....	100	19300	20700	111780	22950	8,904 40	14
32000	3800	.....	.....	.....	.....	..	.....	3200	2600	2100	.....	.....	3,346 00	15
1000	500	.....	.....	.....	2800	1000	...	.....	.....	24900	30200	8300	2,509 00	16
59930	44240	600	1192	613400	86280	42240	126000	188250	247760	284720	584030	184400	120,380 30	
4794	4424	6000	5364	18402	5176	2534	7560	11295	12388	11388	17520	5532		

TABLEAU indiquant le nombre et la valeur des navires, bateaux et

Numéro.	Quartier.	Navires, remorqueurs et bateaux employés. — Navires ou remorqueurs. — Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Bateaux. — Nombre.	Valeur.	Hommes.	Matériel de pêche. — Rets à mailler. — Brasses.	Valeur.	Verveux. — Nombre.	Valeur.	Poisson blanc, liv.
	Frontenac, Leeds et Lanark.			$			$			$		$	
1	Ile Howe	....	....	....	....	5	65	5	1400	140	6	120	......
2	Kingston, Storrington et Pittsburg	....	....	....	....	15	375	16	2275	136	23	345	......
3	Gananoque	....	....	....	....	1	15	6	......	....	5	30	......
4	Comté de Frontenac	....	....	....	....	....	....	100	320	80	4	40	1000
5	Leeds et Lanark, y compris les lacs Charleston et Beverly	....	....	....	....	14	210	44	900	130	34	795	1500
	Totaux	....	....	....	....	35	665	171	4895	486	72	1330	2500
	Valeur $	....	....	....	....	....	....	....	...	....	....	......	200
1	Fleuve Saint-Laurent en face des comtés de Grenville, Dundas, Stormont et Glengary	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	......	......
2	Comtes de Prescott, Russell et Carleton	....	....	....	....	....	...	....	......	....	....	......	......
3	Comté de Renfrew	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	......	......
4	*Lac Nipissingue	....	....	....	....	....	....	....	.....	....	....	......	....
5	Parry-Sound et Muskoka	....	....	....	....	....	....	....	.....	....	....	....	4100
6	Lac Simcoe	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	......	.....
7	Lac et rivière Scugog	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	......	....
8	Comtés de Peterborough et Victoria et les environs	....	....	....	....	....	....	....	......	....	....	......	......
9	Wellington et les comtés environnants, y compris la rivière Crédit	....	...	....	....	....	....	...	......	....	....	....	......

* Pêche à la ligne.

engins de pêche, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario—*Suite.*

Espèces de poisson.										Valeur totale.	
Truite, liv.	Hareng, frais, liv.	Anguille, liv.	Esturgeon, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, lbs.	Perche, liv.	$ c.	Numéro.
....	......	3350	....	....	....	....	5450	4900	....	566 00	1
....	......	3400	....	....	....	....	35200	34500	300	2,656 00	2
....	......	2250	4500	550	11250	1125	20250	41120	2250	3,280 35	3
28500	6300	1200	....	30	16100	4600	17000	23120	2750	5,844 90	4
1030	2500	3550	....	....	19300	1300	19200	89300	3600	5,289 00	5
29530	8800	13750	4500	580	46650	7025	97100	192940	8900	17,636 25	
2953	264	825	270	35	2799	351	3884	5788	267		
....	......	14550	8300	2400	31200	3000	39000	69000	4600	7,305 00	1
....	......	6000	400	5750	7000	6800	11500	54600	6400	3,779 00	2
600	......	2020	4200	1700	5180	4310	12000	9830	720	1,858 00	3
....	......	....	....	4000	2000	....	10000	2500	....	835 00	4
24100	......	....	1200	5500	10400	13300	7500	44100	3000	6,142 00	5
15000	......	....	22000	....	38000	6000	35000	18000	....	7,340 00	6
....	......	10400	....	260000	156000	....	....	60000	1000	27,414 00	7
66600	......	6550	....	114100	167250	....	....	80650	500	26,368 50	8
10500	......	800	....	....	2000	....	....	14000	1000	1,668 00	9

RÉCAPITULATION du nombre et de la valeur des remorqueurs, bateaux et engins de pêche, du nombre d'hommes employés à la pêche, des espèces et des quantités de poisson pris, etc., en ce qui concerne la province d'Ontario, pour l'année 1894.

Numéro.	Quartier.	Remorqueurs et bateaux employés.							Matériel de pêche.								Numéro.
		Remorqueur.				Bateaux.			Rets à mailler.		Seines.		Rets à enclos.		Verveux.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	
				$			$			$		$		$		$	
1	Lac des Bois	1	48	4000	6	50	1350	100	13850	3436	...	...	14	1750	2	4500	1
2	Lac Supérieur	9	382	33000	54	97	12050	197	156350	30854	...	...	45	11650	...	...	2
3	Lac Huron, y compris la baie Georgienne	41	735	113200	261	437	53025	934	1309365	196396	...	...	93	23025	...	...	3
4	Lac Saint-Clair	1	8	900	2	60	1375	238	...	...	1410	1790	3	625	28	460	4
5	Lac Erié	18	532	54700	75	256	21240	437	45100	8260	6200	3195	204	75900	...	...	5
6	Lac Ontario	5	183	10200	23	252	11300	1657	158705	17025	...	...	...	...	221	5135	6
7	Frontenac, Leeds et Lanark	...	...	...	...	35	665	171	4895	486	...	...	...	...	72	1330	7
8	Grenville, Dundas, Stormont et Glengarry	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8
9	Prescott Russell et Carleton	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	9
10	Renfrew	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	10
11	Lac Nipissingue	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	11
12	Parry-Sound et Muskoka	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	12
13	Lac Simcoe	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	13
14	Lac et rivière Scugog	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	14
15	Comtés de Peterborough et de Victoria, ainsi q. les environs	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	15
16	Wellington et les comtés environnants, y compris la rivière Crédit	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	16
	Totaux	75	1888	216000	421	1187	101005	3734	1688265	256457	7610	4985	359	112950	323	11425	
	Valeur $	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	

RÉCAPITULATION du nombre et de la valeur des remorqueurs, bateaux et engins de pêche, etc.—Province d'Ontario—*Suite.*

Numéro.	Quartier.	Espèces de poisson. Poisson blanc, brls.	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Truite, brls.	Hareng, barils.	Hareng, frais, liv.	Anguille, liv.	Esturgeon, liv.	Maskinongé, liv.	Achigan, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Poisson commun, liv.	Perche, liv.	Valeur totale. $ c.	Numéro.
1	Lac des Bois	......	449280	12873	....	......	....	.....	162760	......	.....	62010	30850	31460	......	52,273 60	1
2	Lac Supérieur	321	991333	1114536	2144	......	45400	.....	39925	...	.....	49350	....	81500	....	224,080 24	2
3	Lac Huron, y comp. la baie Georgienne	67	2683636	4970682	980	2444	252830	......	461540	1682	35580	514660	104616	142490	71920	807,090 04	3
4	Lac Saint-Clair	......	17560	....	......	......	....	......	18840	910	1250	27190	4830	297790	1200	13,187 20	4
5	Lac Érié	.....	153033	800	.....	......	5223664	.....	391130	1210	60966	1921770	40391	1059589	562960	342,611 53	5
6	Lac Ontario	800	59930	44240	600	1192	613400	86280	42240	126000	188250	247760	284720	584030	184400	120,380 30	6
7	Frontenac, Leeds et Lanark	......	2500	29530	......	......	8800	13750	4500	580	46650	7025	97100	192940	8900	17,636 25	7
8	Grenville, Dundas, Stormont et Glengarry	.....	....	....	.....	.....	....	14550	8300	2400	31200	3000	39000	69000	4600	7,305 00	8
9	Prescott, Russell et Carleton	....	....	....	......	.....	....	6000	400	5750	7000	6800	11500	54600	6400	3,779 00	9
10	Renfrew	......	....	600	.....	......	....	2020	4200	1700	5180	4310	12000	9830	720	1,858 00	10
11	Lac Nipissingue	.....	....	....	......	.....	....	....	....	4000	2000	....	10000	2500	......	835 00	11
12	Parry-Sound et Muskoka	....	4100	24100	......	....	....	....	1200	5500	10400	13300	7500	44100	3000	6,142 00	12
13	Lac Simcoe	......	....	15000	......	......	....	......	22000	....	38000	6000	35000	18000	.....	7,340 00	13
14	Lac et rivière Scugog	....	....	....	......	......	....	10400	....	260000	156000	....	...	60000	1000	27,414 00	14
15	Peterborough et comtés de Victoria et les environs	.....	....	66600	......	......	....	6550	....	114100	167250	....	....	80650	500	26,368 50	15
16	Wellington et les countés environnants, y compris la rivière Crédit	....	....	10500	......	......	....	800	....	......	2000	....	......	14000	1000	1,668 00	16
	Totaux	1188	4361372	6289461	3724	3636	6144094	140350	1157035	523832	751726	2863175	677507	2742479	846600	1,659,968 66	
	Valeur $	11880	348910	628946	37240	16362	184323	8421	69422	31430	45103	143158	27101	82275	25398		

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries de la province d'Ontario, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Poisson blanc	brls.	1,188	10 00	11,880 00
do	liv.	4,361,372	0 08	348,909 76
Truite	brls.	3,724	10 00	37,240 00
do	liv.	6,289,461	0 10	628,946 10
Hareng	brls.	3,636	4 50	16,362 00
do	liv.	6,144,094	0 03	184,322 82
Anguille	"	140,350	0 06	8,421 00
Esturgeon	"	1,157,035	0 06	69,422 10
Maskinongé	"	523,832	0 06	31,429 92
Achigan	"	751,726	0 06	45,103 56
Doré	"	2,863,175	0 05	143,158 75
Brochet	"	677,507	0 04	27,100 28
Poisson commun	"	2,742,479	0 03	82,274 37
Perche	"	846,600	0 03	25,398 00
Total pour 1894				1,659,968 66
do 1893				1,694,930 70
Diminution				34,962 04

ÉTAT indiquant le nombre de remorqueurs, de bateaux, etc., employés à la pêche, dans la province d'Ontario, pendant l'année 1894.

	$ c.
75 remorqueurs ou navires (tonnage, 1,888)	216,000 00
1,187 bateaux	101,005 00
1,682,265 brasses de rets à mailler	256,457 00
7,610 brasses de seines	4,985 00
359 rets à chambres	112,950 00
323 verveux	11,425 00
	702,822 00
160 congélateurs et glacières	92,700 00
92 jetées, quais, etc	43,500 00
Total	839,022 00

Nombre d'hommes employés à faire la pêche dans la province Ontario en 1894 :—

Dans des remorqueurs	421
Dans des bateaux	3,734
Total	4,155

ANNEXE N° 11.

MANITOBA.

RAPPORT ANNUEL DE L'INSPECTEUR R. LATOUCHE TUPPER, CONCERNANT LES PÊCHERIES DU MANITOBA, POUR L'ANNÉE 1894.

SELKIRK, MAN., 31 décembre 1894.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les pêcheries de la province du Manitoba pour l'année 1894. Ce rapport est accompagné de tableaux statistiques.

Au Manitoba, la pêche dans un but de commerce proprement dit, se fait en été; l'on permet aux colons riverains de pêcher en hiver. La pêche dans un but de commerce proprement dit est permise, seulement dans une superficie limitée, à l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, et l'on ne peut s'y livrer que pendant les mois de mai, juin, juillet et août; mais comme la loi ne s'ouvre dans la partie septentrionale que vers le commencement de juin, l'on ne peut en réalité prendre du poisson pour le vendre ou l'exporter sur une grande échelle que pendant trois mois.

Cinq compagnies exploitent ici l'industrie de la pêche. Elles ont des congélateurs, des glacières et des frais considérables à l'île Marécageuse, l'île du Renne, l'île du Cheval, aux Grands-Rapides et à Selkirk. On ne se sert que de rets à mailler. Les rets sont tendus sur une moyenne de 12 milles au large de ces endroits, et sont maniés par les équipages des remorqueurs et des voiliers. Le poisson est nettoyé, gelé, et reste emmagasiné aux stations de pêche jusqu'à ce que les chalans pourvus de congélateurs le transportent à Selkirk, où il est de nouveau placé dans des congélateurs. Lorsque le temps froid est arrivé, le poisson est expédié sur les marchés des Etats-Unis. Bien que les compagnies soient restreintes à 20,000 verges de rets chacune, elles n'ont pas lieu de se plaindre de cette restriction, étant donné qu'elles se procurent tout le poisson dont elles ont besoin dans à peu près la moitié du temps qu'elles ont droit de faire la pêche. Par suite de la crise commerciale qui a sévi aux Etats-Unis, la demande du poisson est beaucoup tombée depuis les deux dernières années, et ceux qui s'adonnent à la pêche dans un but de commerce ont sagement limité leurs opérations en attendant qu'il se produise une amélioration dans le marché.

Bien que le lac Winnipeg soit peu profond, qu'il fourmille de récifs et de bancs de sable, qu'on n'y rencontre pas de bouées ni de phares, qu'il ait 300 milles de long et qu'il mesure dans sa partie septentrionale 75 milles de largeur, malgré, en outre, que la pêche ait été faite surtout à l'île du Cheval, qui se trouve située au nord, aucun accident n'est arrivé, cette année, à la flotte de pêche.

Les tempêtes ne se font guère sentir dans le lac Winnipeg pendant les mois de juin, juillet et août. Pendant la dernière saison, le temps a été si favorable qu'il ne s'est pas du tout échappé de poisson des rets. Le poisson blanc pesait en moyenne plus de 4 livres. L'espace d'eau où l'on a pêché ne représentait pas 10 pour 100 de l'étendue du lac à laquelle la pêche dans un but de commerce est restreinte. Cependant, les pêcheurs ont pris en quantité abondante du magnifique poisson, ce qui prouve que le ministre a bien fait de défendre de pêcher aux embouchures des rivières et aux autres endroits où se trouvent les frayères. Les pêcheurs eux-mêmes

(j'affirme la chose sans crainte d'être contredit), approuvent les restrictions qui ont été imposées, parce qu'ils comprennent qu'il y va de leur propre intérêt. Le lac Winnipeg est le cours d'eau le plus abondant en poisson blanc qui se rencontre dans le monde. Les étrangers ne peuvent braconner sur ce lac, et nous ne pourrons nous en prendre qu'à nous-mêmes s'il vient jamais à se dépeupler.

L'on doit sans doute tirer le meilleur parti possible des pêcheries du lac Winnipeg, mais il ne faudrait pas aller trop loin. Je ne crois pas que la pêche telle qu'elle se fait actuellement cause du tort à ces pêcheries (le nombre de verges de rets pourrait être même doublé sans danger). Seulement, je recommande que l'on n'accorde pas de permis à de nouvelles compagnies, que le nombre des rets ne soit pas augmenté, et qu'aucun changement quelconque ne soit fait jusqu'à ce que l'on ait trouvé un marché plus favorable que celui qui existe à l'heure qu'il est.

Les mailles de la plupart des rets étaient d'une grosseur moindre que ne l'exigent les règlements, et comme le temps alloué pour la pêche était ample, personne n'a cherché à violer la loi. Le gérant d'une compagnie fut poursuivi pour avoir tendu plus de rets qu'il ne lui était permis et pour avoir pêché le dimanche. L'accusé, après avoir clairement établi son innocence, fut acquitté. Les témoignages et les autres pièces de ce procès ont été transmis au ministère.

En terminant, je dois dire que j'ai constaté qu'avant d'être expédié le poisson était nettoyé avec le plus grand soin par les employés des compagnies commerciales.

PERMIS SPÉCIALEMENT ACCORDÉS AUX COLONS RIVERAINS.

Des permis sont octroyés aux colons qui demeurent sur les bords des lacs ou des cours d'eau pour faire la pêche en hiver à travers la glace, ce qui leur permet de réaliser quelques dollars à une époque de l'année où ils n'ont guère que la pêche pour vivre. Autrefois la saison réservée s'étendait du 5 octobre au 15 décembre. Maintenant, elle se termine le 1er décembre, à la grande satisfaction des pêcheurs.

Dans mon dernier rapport, je disais que le poisson blanc que j'avais pris dans mon rets à chambres avait commencé à frayer le 17 octobre et qu'il n'avait plus déposé d'œufs après le 3 novembre. J'ai constaté, cette année, que le poisson avait commencé à frayer le 10 octobre et avait cessé le 30 octobre. Je suis certain que dans le lac Winnipeg le temps du frai finit le 10 novembre. Les pêcheurs sont bien aises que la saison réservée finisse maintenant le 1er décembre. Les mois de janvier et de février ont été peu favorables pour ceux qui ont fait la pêche en hiver. Le marché des Etats-Unis a été, par suite de la crise qui a sévi dans ce pays, plus pauvre que les années précédentes. En outre, le temps ayant été très doux, d'abord le poisson que l'on avait expédié s'est dégelé en route et ensuite la glace est disparue des lacs et des rivières des Etats-Unis de bonne heure, ce qui a permis d'y faire la pêche avant l'époque ordinaire et de pourvoir à la consommation locale en dehors de l'exportation.

Il est important de saisir la différence entre le poisson qui est pris l'hiver et celui que l'on prend l'été. Comme il n'y a pas de marché local, relativement parlant, le poisson que prennent les pêcheurs commerciaux en été et celui qui est pris par les colons riverains en hiver sont exportés en grande partie aux Etats-Unis. Le poisson pêché en été est nettoyé et préparé par les employés des compagnies importantes, qui font des dépenses très considérables pour se procurer des congélateurs, des barges, des remorqueurs, etc. Ces compagnies courent peu de risques de perdre leur poisson, vu qu'elles peuvent le conserver pendant des mois, quelque temps qu'il fasse. Par contre, le poisson pris en hiver n'est pas nettoyé mais gelé avec les tripes. Il est en conséquence facilement affecté par les variations de la température ; un léger dégel à la surface du poisson en gâte l'apparence sur le marché, bien qu'il soit alors aussi bon pour l'alimentation qu'au moment de sa capture. A mesure que le dégel continue, le poisson perd sa couleur, ses yeux s'enfonçent et deviennent vitreux, et il se déforme.

Ainsi, lorsque le temps est doux en hiver les colons riverains en souffrent beaucoup. Il en a été ainsi cette année. Ajoutons à cela la crise qui a sévi aux Etats-

Unis, et l'on ne s'étonnera pas que le poisson pris en hiver ait été peu recherché et se soit vendu à vil prix.

Ceux qui ont fait la pêche en hiver disent qu'ils ont pris peu de poisson. C'est dû, parait-il, à ce qu'il est difficile de suivre le poisson avec les rets. Cette année, la glace du lac s'est brisée à un moment donné et a été entraînée sur les fonds de pêche, où elle s'est amoncelée à tel point qu'il a été presque impossible d'introduire les rets sous la glace. On prend peu de poisson blanc en hiver; les poissons que l'on prend en plus grande quantité sont le doré, le brochet, le tullipi et la perche. La loi a été bien observée. Le fait est que les pêcheurs ont eu amplement de temps pour exercer leur industrie. Au sujet des poissons qui frayent au printemps, j'attire respectueusement votre attention sur mon rapport de l'année dernière, et je recommande que la période de clôture pour les poissons en question soit étendue jusqu'au 1er de juin, attendu que c'est pendant la dernière partie du mois de mai et durant tout le mois de juin qu'ils frayent. Cette année, un poissonnier de Hambourg, Allemagne, et M. B. W. Davis, de New-York, qui fait le commerce du poisson sur une très grande échelle, ont inspecté le lac Winnipeg pour déterminer dans quelle proportion l'esturgeon peuple ce lac et la valeur commerciale de ce poisson.

Ils ont trouvé sur la ligne côtière orientale du lac, sur une étendue de plus de 250 milles, de grandes quantités d'esturgeons. Il leur a été impossible d'établir ces quantités, étant donné qu'ils n'ont fait la pêche qu'à trois ou quatre endroits du lac, et ne se sont servis que de rets à mailler courts. M. Davis, dans la lettre qu'il m'a adressée de New-York, dit:—

"J'ai eu le plaisir, l'été dernier, de vous rencontrer et de faire le tour du lac Winnipeg pour m'assurer des ressources de ce cours d'eau au point de vue de la production de l'esturgeon. J'ai constaté que le lac renfermait d'énormes quantités d'esturgeons d'une qualité supérieure, mais que les règlements étaient tels qu'il était impossible d'en prendre beaucoup. S'il était permis aux habitants de la localité de faire la pêche à l'esturgeon pendant les mois de juin et de juillet, ils réaliseraient un revenu considérable, attendu que ce poisson est maintenant en demande et vaut plus sur le marché de New-York que n'importe quel autre poisson du lac. Le marché étant favorable à l'heure qu'il est, ce serait, il me semble, le moment opportun d'exporter en aussi forte quantité que possible le poisson dont il s'agit.

"Les eaux du lac Winnipeg, à ce que j'ai pu voir, fourmillent d'esturgeons, et l'on pourrait en prendre des millions avec profit pendant le printemps; mais la pêche ne peut être guère profitable après le 15 de juillet. Quand même l'on se livrerait à la pêche de l'esturgeon sur une grande échelle pendant des années, l'état actuel des pêcheries n'en serait pas sensiblement affecté.

"Dans le cas où votre gouvernement déciderait de permettre la pêche de l'esturgeon pendant la période de clôture actuelle, veuillez me le faire savoir, car je désirerais me procurer un approvisionnement de ce poisson que j'écoulerais à la place de l'esturgeon de la rivière Colombie, que je considère comme bien inférieur au vôtre."

M. Tait, de la maison Reid et Tait, qui fait le commerce du poisson ici, a mis de notre esturgeon en conserve et a obtenu d'excellents résultats. M. Tait, qui est un fabricant de conserves d'expérience, dit que la mise en conserve de l'esturgeon deviendra bientôt une industrie importante et sera une source de profits pour vos pêcheurs.

M. Hansen, qui fait d'importantes affaires en fait de poisson à Hambourg, Allemagne, a aussi visité nos pêcheries l'année dernière. Il m'écrit que lorsqu'il pourra le faire il viendra ici acheter de l'esturgeon et du caviar, l'esturgeon fûmé étant en grande demande tant en Allemagne qu'en Autriche.

On prétend qu'il serait dépensé de $50,000 à $75,000 pour l'achat de remorqueurs, de glacières, de congélateurs et pour la main-d'œuvre, si la période de clôture pour la pêche de l'esturgeon était modifiée. Comme ce poisson n'a été pris jusqu'ici qu'en faible quantité, je crois que l'on devrait en permettre la pêche pendant les mois de juin et de juillet pour un nombre limité d'années, vu surtout qu'il n'a jamais été établi à quelle époque le poisson en question fraye. On réaliserait ainsi un revenu considérable, qui est entièrement perdu à l'heure qu'il est.

RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE.

M. Schanus, de Fort-Alexandre, a été nommé garde-pêche pour la rivière Fisher, après le décès de M. J. B. Johnston.

M. Wm McEwan, de la Petite-Saskatchewan, a été nommé garde-pêche pour la partie centrale du lac. Son district s'étend de Doghead à la rivière Berens, sur la rive orientale du lac ; de là à Dancing Point, sur la rive occidentale et au sud de Doghead. Comme les communications sont difficiles en hiver, je ne m'attends pas à recevoir son rapport avant le printemps. M. Schanus remplit bien ses devoirs. Son district s'étend de Doghead à la rivière Brokenhead, y compris Fort-Alexandre, section du territoire que surveillait feu M. J. B. Johnston. Voici son rapport:—

FORT-ALEXANDRE, 10 décembre 1894.

M. R. LATOUCHE TUPPER,
Inspecteur des pêcheries, Selkirk.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, je vous présente mon rapport sur les pêcheries du district s'étendant de Brokenhead à Doghead, sur la rive orientale du lac Winnipeg, district pour lequel j'ai été dernièrement nommé garde-pêche. J'ai eu juste le temps, avant que la glace ne se formât sur le lac, de visiter à la hâte les pêcheries et de recueillir les renseignements nécessaires. J'ai eu quelque difficulté à faire déclarer à quelques-uns des sauvages la quantité de poisson qu'ils avaient prise, mais après leur avoir expliqué le but des statistiques, j'ai réussi à obtenir les données voulues.

A certains endroits, la pêche a accusé une augmentation, surtout en fait de doré, d'esturgeon, de brochet, de tullipi et de barbue. Cette augmentation est due à ce que les pêcheurs ont tendu plus de rets que d'habitude. On s'attendait que les prix seraient aussi hauts que l'année dernière ; mais malheureusement, les prix sont tellement tombés qu'ils ne couvraient pas les frais de transport, et quelques-uns des pêcheurs ont perdu de grandes quantités de poisson. Cependant, on a recommencé à faire la pêche sur une grande échelle.

Quelques pêcheurs entreprenants ont essayé, dans le cours des mois de septembre et d'octobre derniers, de prendre de l'esturgeon entre l'île de l'Elan et la Pointe Mitasse, et bien qu'ils n'aient pas obtenu un grand succès au point de vue financier, l'expérience qu'ils ont faite démontre qu'il y a de l'esturgeon dans ces eaux, et je crois qu'il serait à propos d'établir une glacière, disons, à la Pointe Mitasse.

Sur les 530,505 livres de poisson qu'on a prises, environ 189,753 livres ont servi à la consommation locale, et le reste, soit 340,752 livres, a été vendu aux commerçants. En somme, je crois que ces chiffres sont plus bas que ceux de l'année dernière, mais il ne faut pas oublier que le district a perdu en étendue, et c'est là sans doute ce qui explique la différence.

Personne que je sache n'a violé les lois de pêche.

Il y a des sauvages qui refusent de se munir de permis pour vendre le poisson, mais je suis bien déterminé à les faire obéir à la loi.

Le propriétaire du moulin situé sur le bord de la rivière Bad Throat s'est conformé aux règlements.

Tous les pêcheurs que j'ai rencontrés paraissaient enchantés de ce que la période de clôture, pour le poisson blanc, eût été raccourcie de 15 jours, et ils m'ont fait remarquer que le poisson blanc, avait frayé environ 10 jours plus tôt que l'année dernière. Le doré a frayé à l'époque ordinaire, entre le 15 de mai et la fin de juin.

(Signé) LÉO. SCHANUS,
Garde-pêche.

MANITOBA (RÉGION MÉRIDIONALE).

M. Edmund Crayston a été nommé gardien pour la région méridionale du Manitoba, et s'est fidèlement acquitté de ses devoirs. Il dit: "Les chiffres contenus dans mon rapport au sujet du rendement des pêcheries sont, je crois, à peu près exacts. Dans les lacs du Rocher, du Cygne et de Louise, on ne prend que du brochet et de la carpe."

LAC MANITOBA.

M. D. Dewlin, garde-pêche pour la partie méridionale de ce lac, dit que la loi a été fidèlement observée. Un pêcheur seulement a violé les règlements.

On a donné, cette année, deux permis pour l'usage de seines, et M. Devlin dit à ce sujet: "A mon avis, il se détruit moins de poissons invendables avec les seines qu'avec les rets à mailler. En effet, le poisson qui se prend dans une seine peut être libéré sans qu'on le manipule, tandis que le poisson qui s'engage dans un rets à mailler reçoit tant de blessures que presque toujours il ne tarde pas à mourir."

Si la pêche a été moins forte cette année que d'habitude, c'est parce que la demande du poisson a été faible par suite du temps doux qu'il a fait pendant le mois de janvier.

M. Martineau dit que le poisson a commencé à frayer plus tôt cette année que l'année dernière; le temps du frai a duré du 20 septembre au 15 octobre. Il ajoute que l'on a pu prendre le poisson par centaines cet automne, ce qui prouve que les lacs sont loin d'être dépeuplés. Chose étrange, depuis que la température s'est refroidie, la pêche est à peu près nulle. La loi a été bien observée dans ce district. L'hiver a été très doux ici comme ailleurs; aussi la pêche n'a été facile que sur une petite échelle, et le prix du poisson a baissé.

M. Charles Wood, garde-pêche à Fairford, dit que cette année, il a été pris moins de poisson que l'année dernière; la pêche du poisson blanc a été de 20 pour 100 moindre que par le passé. La loi n'a pas été violée pendant la saison réservée. Trois personnes seulement ont fait la pêche illégalement, et elles ont été promptement punies. On devrait assigner aux sauvages une certaine étendue d'eau où ils pêcheraient pendant la période de clôture. Autrement, d'après M. Wood, le poisson blanc disparaîtra complètement de ce district d'ici à quelques années.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. LA TOUCHE TUPPER.

TABLEAU indiquant le nombre des pêcheurs, le tonnage et la valeur des remorqueurs, navires et bateaux, le nombre et la valeur des engins de pêche, ainsi que les espèces et les quantités de poisson prises, en ce qui concerne la province du **Manitoba**, pour l'année 1894.

Numéro.	Divisions.	Navires et engins de pêche. — Remorqueurs.				Navires.				Bateaux.			Seines.		Rets à mailler.			Numéro.
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.	
				$				$			$			$			$	
1	Pêche commerciale, lac Winnipeg	11	843	63500	72	3	917	34000	11	27	7900	147			155	45250	6900	1
2	Partie inférieure de la rivière Rouge et du lac Winnipeg jusqu'à la Pointe Willow, à l'ouest, et Brokenhead, à l'est									36	310	60			422	5780	610	2
3	Lac Winnipeg, rive ouest, de Brokenhead à Doghead									150	1500	185				35125	3512	3
4	Lac Winnipeg, rive ouest, de la Pointe Willow à Doghead									132	1650	183				45300	4530	3
5	District du haut de la rivière Rouge									17	192	21	5	130	10	500	100	5
6	Lac du Rocher, Manitoba (région sud)																	6
7	Lac du Sud, Manitoba, de la Longue-Pointe à Totogan									20	200	55	2	60		13750	1100	7
8	Petite rivière Saskatchewan et lac St-Martin									93	614	93				5820	1188	8
9	Lac Winnipegosis et rivière de la Poule-d'Eau									50	310	100				8160	980	9
10	The Narrows et lac du Flux et Reflux jusqu'à la baie au Sable									60	685	140				14350	1435	10
11	Berens et rivière Fisher jusqu'à Doghead									33	330	115				14500	1400	11
	Totaux	11	843	63500	72	3	917	34000	11	618	13691	1099	7	190	587	188535	21755	
	Valeur $																	

TABLEAU indiquant le nombre des pêcheurs, le tonnage et la valeur des remorqueurs, navires et bateaux, le nombre et la valeur des engins de pêche, ainsi que les espèces et les quantités de poisson prises, en ce qui concerne la province du **Manitoba**, pour l'année 1894.

Numéro.	Divisions.	Congélateurs, glacières, jetées et quais. — Congélateurs et glacières. — Nombre.	Congélateurs et glacières. — Valeur.	Jetées et quais. — Nombre.	Jetées et quais. — Valeur.	Espèces de poisson. — Poisson blanc, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Perche, liv.	Tullipi, liv.	Barbue, liv.	Poisson mêlé et commun, liv.	Consommation locale, liv.	Valeur totale.	Numéro.
			$		$										$ c.	
1	Pêche commerciale, lac Winnipeg	52	44500	17	5150	2370053	372530	93986	18070	434	55474	33663	3000	....	134,476 53	1
2	Partie inférieure de la riv. Rouge et du lac Winnipeg jusq. la Pointe Willow, à l'ouest, et jusq. Brokenhead, à l'est.	....	.....	....	.....	....	85000	130000	....	18000	....	....	38000	65000	6,540 00	2
3	Lac Winnipeg, rive est, de Brokenhead à Doghead	....	.....	....	.....	65750	159840	52675	21000	......	43800	12000	175430	365000	16,724 50	3
4	Lac Winnipeg, rive ouest, de la Pointe Willow à Doghead	2	850	1	50	187080	238000	46400	....	......	238750	14075	190700	350000	30,273 00	4
5	District du haut de la rivière Rouge	....	.....	....	.....	2220	50700	6000	....	......	....	....	247000	296000	7,182 00	5
6	Lac du Rocher, Manitoba (région sud)	....	.....	....	.....	....	....	....	....	......	....	....	150000	150000	3,000 00	6
7	Lac du sud, Manitoba, de la Longue Pointe à Totogan	3	10000	....	.....	34000	104000	140465	....	.....	4700	....	....	18000	7,950 30	7
8	Petite rivière Saskatchewan et lac Saint-Martin	....	.....	....	.....	199720	69280	....	....	......	....	....	416280	485780	21,085 00	8
9	Lac Winnipegosis et rivière de la Poule-d'Eau	....	.....	....	.....	172275	22500	60000	....	......	....	....	155000	339775	15,436 50	9
10	The Narrows et lac du Flux et Reflux jusqu'à la baie au Sable	....	.....	....	.....	175000	65350	210860	....	...	35600	....	146300	133540	18,794 10	10
11	Berens et riv. Fisher jusq. Doghead	....	.....	....	.....	210600	93850	9200	37200	....	....	.. ..	163400	417750	20,457 00	11
	Totaux	57	55350	18	5200	3416698	1261050	749586	76270	18434	378324	59738	1685110	2620845	281,918 93	
	Valeur $	....	.....	....	.....	170835	37831	14991	2288	368	11350	1195	16851	26208		

ANNEXE No 12.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

RAPPORT ANNUEL SUR LES PÊCHERIES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST, POUR L'ANNÉE 1893, PAR L'INSPECTEUR F. C. GILCHRIST.

Fort-Qu'Appelle, Assiniboïa, 31 décembre 1894.

A l'honorable John Costigan,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre un résumé des rapports annuels, pour l'année dernière, des gardes-pêche et gardiens de ma région.

La pêche accuse une diminution dans toute l'étendue des territoires du Nord-Ouest, sauf sur le lac Long et le lac du Pigeon, où les pêcheurs exercent leur industrie sur une plus grande échelle qu'ailleurs. Cette diminution peut être attribuée à plusieurs causes. D'abord, la Compagnie de la Baie-d'Hudson a cessé de garder des chiens de trait à plusieurs de ses postes, et les indigènes ont imité son exemple, mais dans une bien moindre mesure cependant. Il fallait pour nourrir ces chiens une quantité énorme de poisson, consistant surtout en poisson blanc. Ensuite, les lacs s'étant desséchés, le poisson a dû se diriger vers d'autres endroits, et les pêcheurs ont pu difficilement le trouver. Enfin, les règlements concernant les périodes de clôture, surtout celle pour le poisson blanc, ont été plus strictement appliqués.

Les métis de ce pays s'appauvrissent tous les ans. Les journaux annonçaient dernièrement que le révérend père Lacombe avait demandé au gouvernement de l'aider à réunir dans un endroit donné les nombreux métis qui errent sans ressources dans cet immense pays, pour leur apprendre à cultiver où à exercer un métier, et cette nouvelle a provoqué un vif intérêt chez tous ceux qui n'étaient pas indifférents au sort de ces malheureux. Il n'y a pas de doute qu'il faudra prendre des mesures pour assurer aux métis et à leurs enfants des moyens d'existence. A l'heure qu'il est les métis sont pour la plupart pauvres, sans énergie et sans espérance ; or l'expérience démontre que c'est dans de telles conditions que se forment les criminels. Il semble que la pêche serait le moyen de résoudre ce sérieux problème. Si les pêcheries florissantes sont protégées et si celles qui se trouvent épuisées sont repeuplées, les métis y trouveront en abondance un aliment sain. Les métis en général n'aiment pas la culture ni les métiers ; d'un autre côté, le gibier fait défaut, les animaux à fourrure se font de plus en plus rares, et les os de bison, que l'on recueille dans les prairies pour les vendre, ont presque complètement disparu. Les lacs sont la seule ressource pour plusieurs de ces pauvres gens.

Même aujourd'hui, en fait de poisson, la demande excède l'offre, et à mesure que le Nord-Ouest se peuplera le poisson de toutes espèces sera de plus en plus recherché. Le pays est actuellement dans un état de transition, aussi n'est-ce pas étonnant que la vie y soit passablement difficile. Il faut que les métis se soumettent à l'inévitable ; il faut qu'ils se livrent à des occupations permanentes et abandonnent leur présent mode d'existence. Ceux qui s'adonneront à la pêche pourront vivre dans des conditions assez favorables pourvu qu'ils y mettent du système et de l'intelligence. L'année dernière et cette année, un grand nombre de métis se sont munis de permis pour faire la pêche sur le lac du Pigeon, à Alberta, et le lac Long, à Assiniboïa.

MORTALITÉ PARMI LES POISSONS.

L'été dernier, il mourut beaucoup de poissons dans plusieurs des lacs du Nord-Ouest, et je fus chargé de rechercher à quoi cela était attribuable. La chose fut signalée au ministère des pêcheries par M. Hayter Reed, sous-surintendant général des affaires indiennes, qui avait reçu de l'agent des sauvages au Lac-Laselle un rapport dont voici un extrait : " Dans le lac du Poisson-Blanc il se produit une chose extraordinaire. Sans qu'on puisse en expliquer la cause, les poissons blancs meurent dans ce lac par milliers. Les sauvages disent que rien de tel n'est arrivé jusqu'ici dans le lac du Poisson-Blanc, mais qu'en 1885, année de la rébellion, il est mort beaucoup de poissons blancs dans le lac Laselle, et que ses rives étaient couvertes de poissons morts."

Plus tard, M. Reed écrivit au ministère : " L'agent dit qu'il est possible que la mortalité parmi les poissons blancs de ce lac ait été déterminée par la stagnation des eaux, causée par le desséchement des nombreux ruisseaux qui se jettent dans le lac ou qui y prennent leurs sources. On dit que les eaux du lac du Poisson-Blanc n'ont jamais été aussi basses qu'à l'heure qu'il est."

Voici le résumé de mon rapport à ce sujet : " En me rendant au lac Labiche, au mois d'octobre, il me fallut passer le lac du Poisson-Blanc, et j'en profitai pour demander à l'instructeur d'agriculture et aux sauvages des explications sur ce qui était arrivé. Je constatai qu'il y avait autant de brochets, de dorés et de carpes morts sur les rives que de poissons blancs. Depuis 5 ou 6 ans le poisson blanc a disparu graduellement du lac en question.

" Dans le lac Sainte-Anne et les lacs Qu'Appelle, où le poisson blanc se rencontre en faible quantité, ainsi que dans le lac Rond, d'où ce poisson a complètement disparu, la mortalité a été plus ou moins forte parmi les diverses espèces de poisson.

" Si la mortalité avait été restreinte au poisson blanc, il serait peut-être facile de l'expliquer, car Seth Green et d'autres pisciculteurs disent que le poisson blanc meurt dans les eaux dormantes lorsque leur température atteint 72 degrés Fahrenheit. Cela ne peut s'appliquer aux eaux courantes, et je le sais par expérience personnelle. Or, il est mort non seulement des poissons blancs, mais encore des brochets et des carpes, poissons qui peuvent vivre dans les eaux beaucoup plus chaudes et plus stagnantes que ne peut le faire le poisson blanc.

" Je suis porté à croire que la chose est due à ce que le niveau des eaux de ces lacs a extraordinairement baissé, ce qui a élevé la température des eaux en question, les a rendues stagnantes, et y a déterminé des conditions atmosphériques particulières."

Il y a deux ans, je vis un grand nombre de tullipis morts ou mourants sur la surface des eaux, à l'extrémité ouest du lac Qu'Appelle. C'était au mois d'août. Je pris des notes à ce sujet. Au moment où j'écrivais le rapport ci-dessus, je n'ai pu mettre la main sur ces notes. Je les ai retrouvées depuis, et je me permets de vous les communiquer.

La journée avait été très chaude. Vers 4 heures une tempête terrible éclata et dura plus d'une heure. Lorsque le temps se fût apaisé l'eau devint parfaitement calme, et je me dirigeai vers l'extrémité occidentale du lac. Vis-à-vis l'entrée de la rivière et dans le lac sur une étendue de 300 verges, je trouvai un grand nombre de tullipis qui gisaient morts ou mourants sur la surface de l'eau. Ceux qui étaient morts n'étaient pas encore raides, mais ils étaient étendus sur le côté, la tête et la queue en bas. Ils étaient un peu gonflés. Les poissons qui étaient mourants gisaient sur le côté ; leurs nageoires s'agitaient faiblement, et ils essayaient en vain de se redresser. Ces poissons étaient d'une grosseur moyenne et avaient une belle apparence. Ils paraissaient être en bonne santé, et tout ce que j'ai remarqué c'est que les poissons morts étaient gonflés d'air et que leurs ouïes étaient fortement congestionnées de sang. Leurs estomacs contenaient suffisamment de puces d'eau ; cette partie du lac, vis-à-vis de l'embouchure de la rivière, fourmillant ordinairement de ces petits crustacés. Le lac, à l'endroit où j'ai vu ces poissons, a environ 30 pieds de profondeur et présente un fond argileux. Je suis d'avis que les poissons en question ont été tués par l'électricité qui s'est développée au cours de la tempête dont je

viens de parler. C'est dans cette partie du lac que la tempête a sévi avec le plus de violence, et il n'est pas mort de poissons ailleurs.

A la fin du mois d'août dernier, le gardien Teader rapporte qu'il mourait beaucoup de brochets, de carpes et de poissons " bisons " dans le lac Wyosung, et que ce lac, par suite de la grande sécheresse qui avait régné l'été dernier, contenait peu d'eau, sa profondeur moyenne n'excédant pas 5 pieds. Le lac en question est tellement rempli d'algues sur presque toute son étendue qu'il est difficile d'y circuler avec vitesse. Le fond se compose d'une argile molle de couleur grise, qui s'attache tenacement aux rames ou aux avirons. Cette argile est formée en grande partie de matières organiques en état de décomposition, et elle sent très mauvais lorsqu'on la remue. Lorsque l'eau s'élève à une haute température, ces matières organiques se mettent à fermenter, et les gaz délétères ainsi engendrés tuent le poisson. Plusieurs de nos lacs présentent à certains endroits un fond de même nature, sauf que l'argile est noire au lieu d'être grise, a une odeur de soufre des plus désagréables, et renferme des éléments très corrosifs. Si l'on introduit un morceau d'acier brillant dans cette argile, il deviendra bleu en quelques minutes, et un morçeau de fer deviendra noir. Lorsqu'un vaisseau en ferblanc devient exposé aux matières organiques dont je viens de parler, il est tout de suite attaqué, et un trou ne tarde pas à s'y produire. Même la ficelle, si elle est laissée en contact avec ces matières pendant 48 heures, prendra une couleur noire et pourrira ; et une corde d'un demi-pouce deviendra noire en 12 heures et sera complètement pourrie au bout d'une semaine. Je suis porté à croire que la destruction de plusieurs des rets doit être attribuée aux éléments qui composent le fond de plusieurs de nos lacs, et non pas aux insectes aquatiques.

Lorsque les eaux des lacs deviennent surchargées de substances corrosives par suite d'évaporation ou d'insuffisance d'alimentation, ou lorsque les gaz qui s'émanent de ces substances trouvent une issue, les poissons, surtout ceux qui sont délicats, ne tardent pas à périr. Plusieurs fois, vers l'époque du mois de mai, après une violente tempête de vent de deux ou trois jours de durée, j'ai vu un grand nombre de perches et une quantité assez considérable de dorés qui gisaient morts ou mourants à la surface de l'eau ou sur les rives. Ces poissons paraissaient être en bonne santé en ce qui concernait leurs ouïes et leurs estomacs, mais leurs ovaires et leurs laites étaient beaucoup dilatés et leurs ventres étaient excessivement enflammés. Je n'ai pu extraire d'œufs ni de laite de ces poissons, mais le fait est que la plupart d'entre eux n'étaient pas encore parvenus à maturité. Parmi les poissons morts, il y avait peu de mâles. Voici comment je me suis expliqué la chose : ces poissons se trouvaient probablement près de la rive, sous le vent ; un vent violent s'étant élevé tout à coup, les vagues les ont tellement ballottés que leurs organes génitaux se sont contusionnés et ils ont fini par mourir.

Il est probable que si nos lacs continuent à se dessécher comme dans le cours de ces dernières années, ils ne tarderont pas à se dépeupler.

PÊCHE DE LA BALEINE À L'EMBOUCHURE DU FLEUVE MACKENZIE.

La pêche de la baleine à l'embouchure du fleuve Mackenzie et dans la région arctique a pris beaucoup d'importance, et j'ai été chargé de préparer un rapport à ce sujet. L'attention du ministère des pêcheries a été attirée sur la chose par l'honorable John Schultz, lieutenant-gouverneur du Manitoba, qui dans ces dernières années a fait une étude sérieuse du bassin du fleuve Mackenzie et de tout ce qui s'y rattache. Il est donc en état de parler avec plus d'autorité que qui que ce soit de cette immense région. Son Honneur a eu la bonté de me communiquer toutes les données qu'il avait en sa possession relativement à la pêche de la baleine. Vous trouverez ci-après toute la correspondance qui a été échangée à ce sujet, ainsi que d'intéressants renseignements puisés dans les rapports de la commission des pêcheries des Etats-Unis et ailleurs. Je vous présenterai un rapport spécial sur cette question aussitôt que j'aurai obtenu les autres données dont j'ai besoin.

Rapport des Pêcheries.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
WINNIPEG, 3 août 1894.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous communiquer quelques extraits d'une lettre que j'ai reçue aujourd'hui du Dr Reeve, evêque anglicain du diocèse de Mackenzie, et qui se rapporte aux bâtiments qui passent l'hiver dans le port de l'île Herchel. Le Dr Reeve dit:—

"Je n'ai pas reçu de nouvelles directement du comte de Sainville, j'ai su qu'il avait remonté la rivière Peel, l'été dernier, dans l'espoir de trouver de l'or, mais qu'il n'avait pas réussi. On dit vu'il doit quitter le nord à bord d'un baleinier.

"Les renseignements suivants, que j'ai puisés à diverses sources, vous intéresseront probablement.

"L'eau est libre de glace à partir de la pointe Barrow jusqu'au cap Bathurst pendant trois mois de l'été. Les navires à vapeur passent assez facilement la pointe Barlow entre le 1er août et le 20 septembre. Je ne sais trop s'il en serait de même des voiliers. Les Esquimaux ont tué à l'embouchure du fleuve plus de 50 baleines dans le cours de l'été dernier ; le fait est que la pêche de la baleine paraît avoir été phénoménale l'année dernière. Les équipages de deux des navires ont pris en tout plus de 100 baleines, et ont réalisé une moyenne de 1,800 livres de fanons par tête. Il paraît que l'on ne conserve que les fanons, de sorte que presque toute l'huile est perdue. Sept navires ont hiverné à l'île Herchel, et l'on en attend encore plus cette année. Je suis porté à croire qu'il s'écoule beaucoup de spiritueux parmi les pauvres Esquimaux. Il est étrange de voir les Américains réaliser d'énormes profits en faisant la pêche dans ces eaux glacées, tandis que les Canadiens et les Anglais négligent complètement cette industrie.

"M. Joseph Hodgson doit partir à la fin du mois prochain pour aller voir son père à Selkirk. Il a résidé à la rivière Peel pendant plusieurs années, et a visité la côte arctique. Il sera en état de vous donner d'importants renseignements si vous réussissez à le rencontrer.

"La dernière fois que j'ai eu des nouvelles de l'évêque Bompas, il était en bonne santé; il demeurait encore à la mission de Buxton, mais il avait l'intention d'aller se fixer plus en haut du fleuve. Beaucoup de mineurs sont attendus ici cette année."

Vous trouverez ci-inclus une autre lettre que j'ai reçue de l'évêque et qui se rapporte aux travaux des missionnaires.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) JOHN SCHULTZ,
Lieutenant-gouverneur.

FORT-QU'APPELLE, Assiniboïa, 30 août 1894.

L'honorable JOHN SCHULTZ,
Lieutenant-Gouverneur du Manitoba,
Winnipeg.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai reçu copie de votre lettre du 3 courant à l'honorable ministre de l'intérieur, concernant la pêche que font les baleiniers américains à l'embouchure du fleuve Mackenzie, lettre qui m'a été communiquée par l'honorable ministre des pêcheries pour que je prépare un rapport à ce sujet. Auriez-vous l'obligeance de me dire si vous avez d'autres renseignements,

relativement à cette question, que ceux contenus dans votre lettre, et si oui, je vous prierais de m'en faire part.

Est-ce que M. J. Hodgson, dont parle l'évêque dans sa lettre, est rendu à Selkirk?

J'espère que je ne vous dérange pas trop.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) F. C. GILCHRIST,

Inspecteur des pêcheries.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

WINNIPEG, 18 septembre 1894.

L'honorable ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le 3 août dernier je vous écrivais au sujet des baleiniers étrangers qui passent l'hiver dans le port de l'île Herchel, et je vous communiquais des extraits d'une lettre que m'avait adressée Sa Seigneurie le docteur Reeves, évêque anglican du diocèse de Mackenzie. L'un de ces extraits se lisait comme suit :—

"M. Hodgson doit partir à la fin du mois prochain pour aller voir son père à Selkirk. Il a résidé à la rivière Peel pendant plusieurs années et a visité la côte arctique. Il sera en état de vous donner d'importants renseignements si vous pouvez le rencontrer."

Depuis que je vous ai écrit, M. Hodgson est arrivé chez son père et j'ai eu avec lui une longue entrevue.

M. Hodgson doit passer l'hiver avec ses vieux parents, dont il a été séparé pendant plusieurs années, ayant passé 21 ans dans le district du fleuve Mackenzie. Il a exercé pendant quelques années la charge de surintendant au Fort Macpherson, rivière Peel. M. Hodgson dit que 4 baleiniers ont passé l'hiver dans le port de l'île Herchel l'année dernière, 7 en 1892, 4 en 1891, et 4 en 1890, ce qui prouve que les renseignements qui m'avaient été fournis et que je vous ai communiqués étaient exacts. Si les baleiniers se rendent dans le port de l'île Herchel, c'est surtout, comme je l'ai déjà dit, à cause de la proximité de ce port des principaux fonds de pêche et parce que la glace part plus tôt près des diverses embouchures du fleuve Mackenzie qu'à l'est ou à l'ouest de ce fleuve. Les pêcheurs de baleine ne sont pas là spécialement pour commercer avec les Esquimaux ; mais comme c'est leur occupation profitable en hiver et au commencement du printemps, ils échangent diverses marchandises contre des peaux de renard, de castor et d'autres animaux.

M. Hodgson croit que les boissons spiritueuses que l'on distribue sur une grande échelle parmi les Esquimaux sont données non pas tant comme articles d'échange que pour faciliter et développer les opérations commerciales. L'on vend aux Esquimaux des carabines du modèle Winchester à profusion ; quelques-uns des sauvages riverains en possèdent jusqu'à deux ou trois avec quantité de poudre et de projectiles. M. Hodgson dit que plusieurs des embouchures du fleuve Mackenzie rencontrent la ligne côtière de l'océan Arctique dans l'espace de 40 milles qui sépare les rives, le delta étant traversé par plusieurs chenaux transversant qui donnent naissance à un nombre presque infini d'îles basses. Tous les chenaux sont peu profonds et tortueux, sauf celui où le comte de Louisville et M. Hodgson prétendent n'avoir trouvé nulle part moins de 2½ brasses d'eau et qui se trouve près du côté oriental du delta. La navigabilité de ce chenal a été tenue secrète pour empêcher les baleiniers d'y entrer, étant donné surtout qu'il y a à l'embouchure de cette branche du delta un port offrant un excellent abri. M. Hodgson dit que plusieurs pêcheurs de baleines ont essayé de remonter le fleuve dans des bateaux, mais comme tous leurs efforts avaient été restreints au côté ouest du delta, ils n'ont pu y réussir. Le fait est que depuis les expé-

ditions de sir John Franklin, de Dease et de Simpson, les chenaux occidentaux semblent avoir graduellement diminué de profondeur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN SCHULTZ,

Lieutenant-gouverneur.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

WINNIPEG, 19 septembre 1894.

M F. C. GILCHRIST,
Inspecteur des pêcheries, Fort-Qu'Appelle,
Assiniboïa, T.N.-O.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 30 août dernier, mais comme vous m'annonciez que l'on vous avait transmis une copie de ma lettre en date du 8 août à l'honorable ministre de l'intérieur, j'ai attendu, pour vous répondre, l'arrivée de M. Joseph Hodgson, que l'évêque Reeves considère comme parfaitement renseigné sur la question qui nous occupe.

J'ai eu une entrevue avec M. Hodgson et j'ai communiqué à l'honorable ministre de l'intérieur et à l'honorable ministre du commerce les renseignements que ce monsieur m'a fournis. Je vous envoie une copie de la lettre que j'ai écrite aux ministres en vous priant de me la renvoyer aussitôt que vous l'aurez parcourue.

Je dirai en passant que dans le cours des cinq dernières années j'ai attiré l'attention des autorités fédérales sur le danger que couraient nos pêcheries de baleines dans les eaux arctiques, au large de l'embouchure du fleuve Mackenzie, et sur la violation des lois de douane ainsi que des règlements relatifs aux sauvages. J'avais déjà averti le gouvernement que les baleiniers étrangers qui faisaient la pêche près de l'île du Marbre, dans la baie d'Hudson, menaçaient de détruire complètement les pêcheries les plus importantes de cette mer intérieure. Ce que m'a dit M. Hodgson, il y a quelques années, ne fait que confirmer ce que m'écrivait l'évêque Bompas, et je n'ai pas de doute que les renseignements dont m'a fait part M. Hodgson sont parfaitement exacts.

Vu la grande distance des lieux, il vous sera assez difficile de préparer votre rapport, mais j'ai une masse de renseignements que je me ferai un plaisir de vous communiquer lorsque vous viendrez à Winnipeg.

Votre dévoué serviteur,

(Signé) JOHN SCHULTZ,

Lieutenant-gouverneur.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,

WINNIPEG, 4 janvier 1895.

Mr F. C. GILCHRIST,
Inspecteur des pêcheries,
Fort-Qu'Appelle, Assa., T.N.-O.

MON CHER MONSIEUR,—Je regrette beaucoup que ma récente maladie vous ait retenu une couple de jours dans la ville. J'ai été si faible que je n'ai pu vous recevoir avant aujourd'hui. Bien que vous me soyez inconnu, je sais que vous avez apporté dans l'exercice de vos devoirs officiels beaucoup d'intelligence et de dévouement, et

c'est avec plaisir que je vous communiquerai tous les renseignements qui pourront vous être utiles.

Comme c'est encore avec difficulté que je puis parler, j'ai chargé mon secrétaire de vous transmettre copie de ma correspondance avec vous jusqu'aujourd'hui; vous aurez ainsi une idée générale d'une des questions sur lesquelles vous m'avez spécialement demandé des renseignements. Depuis que je vous ai écrit, un des navires qui ont passé l'hiver de 1893-94 dans le port de l'île Herchel a atteint San-Francisco, et bien que je ne connaisse la valeur de la cargaison qui a été vendue par les propriétaires de ce navire que par ce qu'en ont dit les journaux de la côte de l'ouest, il paraîtrait qu'ils ont réalisé d'immenses bénéfices. Maintenant, s'il est vrai, comme quelques-uns le prétendent, qu'il existe dans la région arctique des dépôts d'ivoire semblables à ceux qui se rencontrent sur la côte de la Sibérie, l'exploitation de ces dépôts deviendra rémunérative. Il serait donc regrettable de voir les étrangers continuer, au mépris de nos lois, à contrôler et épuiser toutes les sources de commerce sur notre côte arctique.

Un mot au sujet des poissons alimentaires d'eau douce qui se rencontrent dans la région arctique. Il est difficile d'établir d'avance la valeur que les pêcheries de cette région atteindront plus tard, mais une chose est certaine, c'est que nous possédons au nord de la ligne isotherme dans cette partie du globe une plus grande étendue de rivières et de lacs poissonneux que n'importe quel autre pays du monde, sans même excepter la Russie. L'immense région comprise entre la ligne isotherme et notre littoral arctique n'est pas surpassée sous le rapport de la quantité et de la qualité du poisson alimentaire d'eau douce, et à mesure que l'on approche de la côte arctique les pêcheries sont de plus en plus peuplées. Bien que près de notre littoral arctique la glace de quelques-uns de nos grands lacs, tel que le lac Grand-Ours, ne disparaisse jamais complètement, le poisson y abonde tout de même. Vous vous rappelez que sir John Franklin, au moment où il naviguait sur un des bras du lac que je viens de mentionner, en route pour ses quartiers d'hiver, manqua de poisson, et que, comme dernière ressource, il tendit quelques petits rets à mailler, au moyen desquels il prit une quantité énorme de poissons blancs.

Dans les cours d'eau de cette région se rencontrent des poissons de valeur: le poisson blanc, la truite de lac, ainsi que d'autres espèces de truites, et, à mesure que l'on approche de la côte, une magnifique variété d'ombre.

La plupart des rivières qui se jettent dans l'océan Arctique et au moins cinq de celles qui se déchargent dans la baie d'Hudson, du côté ouest, fourmillent d'une variété de saumon connue sous le nom de "Saumon Arctique". Il y a quelques années, le professeur Robert Bell m'a donné un spécimen de ce saumon ainsi qu'un spécimen d'ombre, que j'ai conservés depuis dans l'alcool; je me ferai un plaisir de vous en faire cadeau, car je sais qu'ils sont intéressants. Je ne parlerai pas de ce poisson particulier du fleuve Mackenzie, qui a plusieurs des mœurs du saumon et que les voyageurs arctiques appelaient, comme on l'appelle encore, "l'inconnu". Je n'en ai jamais vu de spécimen, mais il est certain qu'en amont des chutes de la rivière du Grand-Esclave, près de Fort Smith, le saumon proprement dit ne se rencontre pas, et c'est une chose étrange, étant donné que les têtes d'au moins deux des affluents occidentaux du fleuve McKenzie ainsi que des rivières Liard et de la Paix se confondent presque avec celles des rivières de la côte occidentale, qui toute contiennent du saumon. Il a quelques années, je discutais cette question avec l'honorable Edgar Dewdney, lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique, et ce dernier s'accorde à dire avec moi que l'on pourrait facilement et à peu de frais prendre des saumons dans les lacs de la Colombie-Britannique, juste avant le temps du frai, et les déposer dans quelques-uns des lacs formant les eaux de tête de l'Athabasca. L'on devrait, je crois, tenter l'expérience, car ce serait le moyen de rendre plus poissonneuses les rivières Arthabasca et Grand-Esclave, ainsi que leurs affluents. Mais je vois que je m'écarte du sujet et j'aborde un des autres points sur lesquels vous me demandez des renseignements. Maintenant que des relations cordiales existent, dans une certaine mesure du moins, entre vos indigènes de l'intérieur et les Esquimaux, l'île Herchel peut être atteinte par voie de l'estuaire du fleuve Mackenzie, sans danger et avec relativement peut de difficulté, pourvu que l'on choisisse des voyageurs expérimentés et

que l'on se mette en route à une saison favorable. Si l'on décide d'entreprendre une expédition, le voyage pourrait se faire de cette manière: on descendrait le fleuve Mackenzie jusqu'à l'embouchure de la rivière Peel, à bord du *Wrigley*, steamer qui appartient à la Compagnie de la Baie-d'Hudson; ensuite on se rendrait en canot ou en bateau jusqu'à l'une des embouchures de l'estuaire du Mackenzie, et l'on descendrait jusqu'à la mer par l'embouchure qu'on aurait choisi, en tenant compte de la grandeur de l'embarcation, soit un parcours de 120 à 140 milles. Puis, pour atteindre l'île Herchel, il faudrait franchir une autre distance de 80 ou 120 milles, selon qu'on se dirigerait vers l'estuaire par l'embouchure de l'est ou celle de l'ouest.

Les baleiniers se rendent à cette île assez à bonne heure pour qu'on puisse visiter chaque navire et avoir le temps de retourner à Fort-Macpherson. Le concours du comte de Sainville aurait été très précieux, mais je crois que l'on pourrait s'assurer les services de M. Hodgson à peu de frais s'il revient dans le district, comme il a exprimé l'intention de le faire, et si l'on entreprend l'expédition au commencement de l'automne. Il est vrai que les baleiniers pourraient être atteints en hiver, mais je crois que le temps le plus favorable pour faire le voyage serait le commencement de l'automne.

Je termine en vous assurant que je me ferai un plaisir de vous aider à obtenir le concours de M. Hodgson et de vous être utile en quoi que ce soit.

Je demeure, cher monsieur,

Votre dévoué serviteur,

(Signé) JOHN SCHULTZ,

Lieutenant-gouverneur.

La correspondance qui précède contient à peu près tous les renseignements précis que nous avons à l'heure qu'il est sur cette question, mais avant de clore cette partie de mon rapport je me permettrai de publier quelques notes que j'ai prises concernant la valeur de la pêche de la baleine dans l'océan Arctique, le développement de cette pêche, etc., et faire quelques observations sur les espèces de baleines que l'on prend. Les sources où j'ai puisé mes notes sont les divers rapports de la commission des pêcheries des Etats-Unis; au Canada, on ne s'est guère occupé jusqu'ici de cette question.

San-Francisco est l'endroit d'où partent le plus grand nombre de baleiniers pour faire la pêche dans l'océan Pacifique, la mer Okhotsk, la mer du Japon, la mer de Behring, et l'océan Arctique. Il y a la flotte du port de San-Francisco proprement dit et celle de New-Bedford.

Importance de la pêche.—" La pêche de la baleine que font les navires qui partent de San-Francisco est maintenant (1889) une importante industrie. Son développement pendant la dernière décade a été très remarquable et présente un contraste frappant avec le déclin qu'accuse la pêche de ce poisson dans l'Atlantique. Il est évident que San-Francisco contrôlera cette industrie tant que les principaux fonds de pêche de baleine se trouveront dans l'océan Arctique, au nord du détroit de Behring, le long de la côte nord-est d'Asie, et dans le nord du Pacifique."

Développement de la pêche.—" Clark fait remarquer qu'en 1879 il n'y avait que 3 navires de San-Francisco employés à la pêche de la baleine dans le nord du Pacifique (y compris l'océan Arctique). Leur tonnage total était de 1,470. En 1888, 28 navires partaient de San-Francisco pour aller faire la pêche de la baleine; leur capacité totale était de 8,278 tonneaux, et leurs équipages se composaient de 932 officiers et hommes. Ces navires se répartissaient comme suit: 8 steamers d'une capacité de 250 à 860 tonneaux chacun; 14 barques d'une capacité de plus de 300 tonneaux chacune; un brick et 5 goélettes. De ces navires, trois barques ont fait la pêche dans la mer Okhotsk et la mer du Japon, et tous les autres se sont dirigés vers l'océan Arctique. En 1889, il y avait 26 navires employés à la pêche de la baleine, savoir: 7 steamers, 12 barques, 1 brick et 6 goélettes, le tout ayant une valeur, y compris l'équipage, de près de $940,000." De même qu'en 1880, "l'intérêt de San-Francisco dans la pêche de la baleine ne peut se mesurer par le nombre de navires que

ses habitants possèdent, car presque tous ceux qui pêchent la baleine dans le nord du Pacifique et l'océan Arctique se dirigent vers cette ville pour équiper leurs vaisseaux et expédier de l'huile et des fanons sur la côte de l'Atlantique. Les facilités d'expédition offertes par les chemins de fer transcontinantaux ont eu une influence marquée sur cette industrie à San-Francisco, et cette ville est devenu aujourd'hui le rendez-vous le plus important du monde pour les baleiniers."

STATISTIQUE CONCERNANT LA PÊCHE DE RA BALEINE.

1887.—La valeur totale de la pêche faite par lès baleiniers dans la mer Okhotsk, la mer du Japon, la mer du Behring et l'océan Arctique, s'est élevée à $2,000,000.

1888.—Navires de San-Francisco qui ont fait la pêche de la baleine dans la mer de Behring et l'océan Arctique :—

Vingt-sept navires, y compris un chalan, ont débarqué des produits d'une valeur de $627,345; valeur moyenne pour chaque navire, $25,094. Huit de ces navires étaient des steamers; valeur moyenne des produits débarqués par chaque steamer, $45,320. Presque toute la pêche de la baleine à l'embouchure du Mackenzie est faite par des steamers.

Six de ces navires ont aussi débarqué 90 peaux de renard, 48 peaux de lynx, 2 peaux d'ours, et 10 peaux de loutre; 6,000 livres de peaux de vache marine et 1,310 livres d'ivoire ; la valeur n'en est pas indiquée.

1889.—Navires de San-Francisco qui ont fait la pêche de la baleine dans la mer de Behring et l'océan Arctique :—

Vingt-trois navires, y compris un chalan, ont débarqué des produits d'une valeur de $358,935; valeur moyenne pour chaque navire, $15,606. L'un de ces navires ne prit rien et un autre se perdit en mer. Il y avait 7 steamers; valeur moyenne des produits débarqués par chacun d'eux, $31,173.

Je ne donne pas de statistique concernant la flotte de New-Bedford, vu que je désire seulement attirer l'attention sur la valeur de la pêche de la baleine, et ce qui précède suffit.

Valeur du fanon.—" Le fanon est la partie la plus précieuse de la baleine, et est l'objet d'une attention spéciale. Les équipages de quelques-unes des petites goélettes ne recherchent que le fanon et ne conservent pas le blanc des baleines qu'ils prennent; ils abandonnent le blanc aux navires d'un plus fort tonnage lorsqu'il s'en trouve dans le voisinage. Lorsque la tête d'une baleine a été brisée sur le pont, on en extrait le fanon en pratiquant des incisions dans les mâchoires, auxquelles, le fanon adhère. Règle générale, les mâchoires sont coupées par sections, dont chacune contient dix lames de fanon ; ces lames sont jetées dans la cale, et plus tard les fanons sont raclés, lavés et empaquetés pour le marché."

Valeur des baleines.—" Chaque baleine vaut $5,000 lorsque l'huile et le fanon sont utilisés."

On pourra voir par ce qui suit que nos pêcheries de baleines de la côte nord ont extrêmement d'importance aux yeux des Américains, qui seuls les exploitent : " Les pêcheries du Japon, qui comprennent la région s'étendant de la côte du Japon, au sud-est des îles Bonin, jusqu'au 165° de longitude ouest, sont visitées de temps à autre, mais se sont les pêcheries de baleine de la mer Okhotsk qui sont les plus fréquentées après celles de l'océan Arctique.

Commerce avec les Esquimaux.—" Il arrive quelquefois que les baleiniers obtiennent des fourrures en commerçant avec les indigènes. On dit que les Esquimaux aiment beaucoup le commerce. Ils visitent souvent les baleiniers et leur apportent tout ce qu'ils ont à vendre. Les peaux de renard sont les principales fourrures qui se vendent de cette façon, et la quantité en est rarement considérable. L'on obtient quelquefois de 50 à 60 peaux. En 1888, la barque *Wanderer* apporta 40 peaux de renard et les fourrures de 48 lynx, 2 ours et 10 loutres." Il est probable, comme le laissent à entendre l'évêque Reeves et M. Hodgson, que le commerce avec les Esquimaux et les sauvages a pris de bien plus grandes proportions depuis 1888.

Saison de pêche de la baleine.—"La saison de pêche dans l'Arctique s'étend ordinairement du 1er mai au 1er octobre, bien que les navires soient restés quelquefois

plus tard, le plus souvent au prix de grands sacrifices. Il est arrivé que des navires ont été pris dans les glaces et ont dû être abandonnés. La flotte atteint généralement le golfe d'Anadir ou ses environs vers le 1er ou le milieu de mai. Les navires croisent au sud du détroit de Behring jusqu'à ce que la glace se soit assez brisée pour leur permettre de se frayer un passage à travers le détroit et d'atteindre l'océan Arctique, ce qui arrive ordinairement entre le 1er et le milieu de juin. Les baleiniers entrent dans l'Articque vers le 1er du mois. Ils font la pêche le long de la côte asiatique pendant les premiers jours de la saison, étant donné que les conditions sont généralement très favorables dans ces parages, puis ils se rendent à la pointe Barrow dès que la glace s'est suffisamment détachée pour qu'ils puissent se diriger vers l'est."

A partir du moment où l'on est entré dans l'Arctique jusqu'à ce qu'on ait atteint la pointe Barrow, où les baleiniers arrivent généralement vers le 1er août, la principale occupation à laquelle on se livre (la chose est considérée comme un passe-temps) consiste à chasser la vache marine, dont d'immenses troupeaux se rencontrent quelquefois sur les banquises, surtout près du cap Serdze-Kamen. Cette période de 6 ou 7 semaines s'appelle " la saison intermédiaire " ou la " saison d'été." Occasionnellement, l'on rencontre aussi des baleines.

La saison de pêche dans l'océan Arctique s'étend, à proprement parler, du milieu d'août au 1er d'octobre, et c'est pendant cette période de temps que se prennent presque toutes les baleines.

Mouvements des baleines.—" Lorsque les baleines sont entrées dans l'Arctique, elles suivent la côte américaine et se dirigent vers l'est à mesure que la glace se brise. Où elles sont, personne ne le sait, mais on croit qu'elles se portent vers le grand bassin à l'embouchure du fleuve Mackenzie. La région à l'est de la pointe Barrow est très dangereuse ; on n'y trouve aucun abri, car l'eau est peu profonde sur la côte. Lorsque les navires d'un fort tonnage s'avancent assez loin dans ces parages, leurs quilles traînent dans la vase. Les baleiniers qui vont faire la pêche à l'est de la pointe Barrow courent un très grand danger ; cependant les steamers et les voiliers s'aventurent quelquefois dans cette région.

Le récif de Franklin est la limite extrême que l'on puisse atteindre, bien qu'en 1886 des steamers se soient rendus jusqu'à l'île Barter et aient essayé de pousser jusqu'à l'île d'Herchel, qui se trouve à une disance de 450 milles de la pointe Barrow. Si ces steamers avaient réussi à atteindre l'île d'Herchel ils se seraient trouvés enfermés pour tout l'hiver." (Extrait de l'*Arctic Alaska and Siberia*, par Herbert Z. Aldrich.)

ESPÈÇES DE BALEINES.

Les espèces de baleines les plus recherchées par les baleiniers de San-Francisco sont la baleine à tête arquée (*balœna mysticetus*), la baleine grise de Californie (*rhachianectes glaucus*), la baleine franche (*balœna japonica*), et le cachalot (*phyceter macrocephalus*). On prend occasionnellement des baleines bossues.

Baleine à tête arquée, du Groënland ou polaire.

On a longtemps confondu la baleine à tête arquée avec la baleine franche des mers tempérées adjacentes.

Distribution.—L'habitat de la vraie baleine dite *balœna mysticetus* s'étend, à l'ouest, de Nova-Zembla à la côte de l'est de la Sibérie. Les limites de son habitat au nord sont encore inconnues ; on la rencontre rarement dans la mer de Behring au sud du 55° parallèle, qui est à peu près la limite sud des glaces d'hiver, bien que dans la mer d'Okhotsk on la trouve au sud du 54° parallèle. On rencontrait autrefois cette baleine au nord de Spitzbergen, mais il a été démontré par Eschricht et Reinhardt que son habitat a toujours été restreint aux mers polaires.

La baleine à tête arquée se tient parmi les banquises ou près des bords des champs de glace. Il est vrai qu'on la poursuit dans l'eau pendant l'été, mais jamais

on ne l'a vue au sud des endroits où les champs de glace se forment en hiver. Dans la mer d'Okhotsk on trouve cette baleine pendant tout le cours de la saison après que la glace a disparu ; cependant elle demeure près des banquises jusqu'à ce que le soleil d'été les ait fait fondre, et on la retrouve aux mêmes endroits lorsque la surface de l'eau s'est de nouveau congelée en hiver.

Reproduction.—Les époques et les endroits où les baleines mettent bas ne sont pas connus d'une manière certaine, mais il est probable que les baleineaux naissent dans les parties inaccessibles de l'océan Arctique.

Importance économique.—La baleine à tête arquée est la plus importante des baleines à fanons, non pas à cause de sa grosseur, car elle excède rarement 50 pieds de longueur, et ne dépasse jamais 65 pieds, mais parce qu'elle donne une grande quantité d'huile et de fanon. Elle est courte, massive et gonflée. De même que pour le cachalot, sa tête représente près du tiers de toute la longueur du corps, et c'est là son trait le plus saillant.

Grosseur.—Scammon donne les longueurs de deux baleines. L'une, prise dans l'océan Arctique en 1867, avait 47 pieds de long et rapporta 80 barils d'huile. L'autre, prise dans le même océan en 1879, avait 40 pieds de longueur et donna 60 barils d'huile et 1,050 livres de fanon.

Fanon.—Les fanons de la baleine du Groënland et de la baleine franche ayant une si grande importance au point de vue commercial, je crois qu'il est à propos que j'en dise quelques mots.

C'est une substance qui ressemble autant au crin qu'à la corne, et qui remplace les dents dans la bouche de l'animal ; c'est, comme la plupart des anatomistes l'admettent, un développement particulier de crin croissant sur le palais. Cette substance forme une espèce de tamis, composé de plusieurs rangées de lames compactes, flexibles et très rapprochées, qui prennent naissance à la circonférence et à la surface palatale de la mâchoire supérieure et pendent des deux côtés de la langue.

La baleine n'a pas d'action musculaire sur ses fanons, pas plus que les autres animaux n'en ont sur leurs dents. Lorsque l'animal ouvre la bouche pour se nourrir, les fanons se détendent en avant et en bas ; lorsque la baleine ferme la bouche, les fanons sont saisis par la mâchoire inférieure et repliés dans l'orifice de la gorge.

Nourriture.—La nourriture de la baleine à tête arquée consiste en animaux flottants. " Elle se nourrit principalement d'un petit crustacé qui n'est pas plus gros que la mouche domestique ordinaire."

Manière dont la baleine à tête arquée se nourrit.—La manière dont cette baleine se nourrit est bien décrite par le capitaine Gray : " Lorsque les animaux dont elle se nourrit sont près de la surface, la baleine choisit ordinairement un espace entre deux morceaux de glace éloignés de 300 à 400 verges l'un de l'autre, et elle nage en arrière et en avant jusqu'à ce que son approvisionnement de nourriture lui paraisse être épuisé. Lorsqu'elle circule, elle se tient souvent le bout du nez très près de la surface de l'eau. Elle se retourne avant de monter à la surface pour respirer, et reste quelque temps en repos entre chaque bouchée pour lécher la nourriture qui adhère à ses fanons. Elle continue souvent à se nourrir de cette façon pendant des heures, et ensuite disparaît sous la banquise la plus rapprochée pour dormir, je crois."

Baleines franches.

Distribution et affinités.—Il n'y a pas de groupe de mammifères aussi important que les baleines franches, mais l'on en sait très peu de chose. Les zoologistes n'ont pas encore déterminé combien d'espèces il y en a ni quelles sont les limites de leur distribution. Tout ce que l'on sait de certain, c'est que les baleines franches se rencontrent dans la partie septentrionale de l'Atlantique et du Pacifique, ainsi que dans les eaux fraîches de l'hémisphère méridional.

Mœurs.—Leur manière de se nourrir et leur mode d'existence en général ressemblent aux baleines à tête arquée.

Reproduction.—Le temps de la gestation est fixé par Scammon à environ un an. Il naît des jumeaux, mais rarement. L'époque et l'endroit où ces baleines mettent bas ne sont pas connus.

Baleine grise de Californie.

Distribution.—La baleine grise de Californie, bien qu'elle soit connue depuis longtemps des pêcheurs, a été pour la première fois décrite en 1869, d'après des spécimens apportés au musée national des Etats-Unis par le capitaine W. H. Doll. Le seul qui ait étudié ses mœurs est Scammon, que j'ai déjà souvent cité. Son habitation s'étend des mers arctiques au bas de la Californie. Du mois de novembre au mois de mai on la trouve sur la côte de la Californie, tandis qu'en été elle se porte vers l'océan Arctique et la mer d'Okhotsk.

Mœurs.—Les baleines de cette espèce suivent de près la côte, passant souvent à travers le varech, et se réunissent dans les lagunes de la côte méridionale, où on les pêche sur une grande échelle. Scammon dit: "Ces baleines sont celles que l'on recherche le plus. Les vastes baies et lagunes où ces mammifères autrefois se réunissaient, mettaient bas et nourrissaient leurs petits, sont déjà presque désertes On rencontre des os énormes de baleines grises de la Californie sur les côtes à partir de la Sibérie jusqu'au golfe de Californie, et avant longtemps il est probable que ce mammifère aura complètement disparu du Pacifique.

Grosseur.—Le mâle atteint une longueur moyenne de 35 pieds et la femelle une longueur de 40 pieds. Une femelle de 44 pieds de long et 22 pieds de circonférence est considérée comme grosse, bien que l'on en ait pris qui mesuraient encore plus et qui ont donné de 60 à 70 barils d'huile.

Nourriture et reproduction.—La nature de la nourriture de la baleine grise de la Californie n'est pas bien connue, mais il y a lieu de croire que cette baleine se nourrit d'animaux flottants.

La reproduction a lieu l'hiver, les femelles entrant dans les lagunes de la Californie et les mâles restant en dehors. La période de gestation est d'environ un an. Après que le petit est né, le mâle, la femelle et le baleineau se dirigent vers le nord. Scammon croit que les baleines ne mettent bas qu'une fois tous les deux ans.

Pêche.—L'habitude de fréquenter les baies peu profondes est particulière aux baleines de ce type. On les rencontre souvent parmi les écueils, où elles sont ballottées par le soulèvement de l'océan dans ses couches inférieures et où il y a à peine assez d'eau pour les tenir à flot. La pêche de ces baleines est très dangereuse, à cause de leurs instincts féroces et du peu de profondeur des eaux où elles se tiennent. Les Esquimaux et les sauvages du Nord-Ouest en tuent beaucoup ; ils se nourrissent de leur chair et se vêtent de leurs peaux.

Cachalot.

Comme le cachalot ne se rencontre pas dans la région arctique, je n'en parlerai pas ici.

RÉSUMÉ DES RAPPORTS DE GARDES-PÊCHE ET DES GARDIENS.

Le garde-pêche R. S. Cook, de Prince-Albert, dit qu'il y a eu une forte diminution dans la pêche des poissons de toutes espèces comparativement aux années précédentes.

Voici les raisons qu'il en donne :

(1) Les restrictions imposées aux sauvages pendant les saisons réservées et la stricte application des règlements en général. Les pêcheurs indigènes des établissements, maintenant qu'il leur est défendu de pêcher pendant la saison réservée, ne trouvent pas qu'il vaut la peine d'aller pêcher après l'expiration de la période de clôture fixée pour le poisson blanc, vu qu'ils ne peuvent, à ce qu'ils prétendent, prendre alors assez de poisson.

(2) La Compagnie de la Baie-d'Hudson ne tient plus de chiens à ses postes dans le district. (3) Le délai des pêcheries, due à deux causes, savoir, la pêche excessive qui a été faite par le passé pendant les saisons réservées, et le desséchement des lacs.

Quelques-uns des petits lacs profonds qui ont été protégés pendant les périodes de clôture depuis les cinq dernières années se repeuplent rapidement. La laquêche a été très rare. L'esturgeon a été plus abondant que l'année dernière, mais l'application des règlements concernant la saison réservée en a considérablement réduit la pêche. Les pêcheurs indigènes se plaignent beaucoup de ces règlements, et le fait est qu'on ne peut prendre que très peu d'esturgeon après le 15 juillet; aussi la période de clôture actuelle est-elle presque prohibitive. Seize rets qu'on avait tendus pour pêcher l'esturgeon en violation de la loi ont été confisqués et détruits, et l'on ne doit pas s'étonner si ces pauvres gens, qui sont habitués à se nourrir de poisson, qui n'ont guère d'autre aliment à leur disposition, et qui se trouvent fréquemment à deux doigts de l'inanition, se risquent à faire illégalement la pêche d'un poisson qu'ils aiment tant.

Le garde-pêche Cook est heureux de dire que les sauvages de son district ont paru approuver les mesures qu'on a prises pour protéger le poisson et qu'ils se sont conformés aux règlements. Il a visité toutes les bandes de sauvages et la partie nord-ouest de son district, qui comptent en tout à peu près 650 âmes; et pour cela il a dû parcourir une distance de 670 milles à travers un pays rude et peu peuplé.

Nulle part on ne s'était approvisionné de poisson pour se nourrir pendant la saison réservée; mais les lapins et les animaux à fourrures ayant abondé, la demande du poisson a été restreinte et un rets par famille a été suffisant pour permettre aux sauvages de se tirer d'affaires jusqu'aux temps de la pêche, mais personne n'a fait de provision de poisson pour l'hiver.

Une passe migratoire Hockin a été établie dans le barrage qui se trouve au pied du lac de l'Esturgeon par MM. Moore et Macdonall, les propriétaires du barrage en question.

Les sauvages établis sur les rives de ce lac désireraient avoir des alevins de poisson blanc pour repeupler le lac, et le garde-pêche Cook dit qu'il serait de bonne politique pour le gouvernement de les aider à s'en procurer, car ils seraient alors intéressés à ce que le poisson fût protégé.

Cent trente-six permis ont été accordés à des métis et à des sauvages indigents, leur donnant le droit de prendre du poisson pour leur propre usage; 55 permis de ce genre avaient été distribués l'année dernière. Dix-huit permis domestiques ont été émis, une amende a été imposée, et 23 rets ont été saisis et détruits. Recettes totales, $37.

La pêche pour le district de Prince-Albert et sa valeur sont portées aux chiffres suivants:—

	Livres.
Poisson blanc	242,000
Doré	36,000
Truite de lac	5,000
Brochet	149,200
Esturgeon	52,000
Tullipi	1,000
Barbue	100
Poisson mêlé et commun	16,600
Total	501,900
Valeur	$15,750

DISTRICT DE BATTLEFORD.

Le gardien spécial Richardson, qui demeure à Battleford, dit que le pêche a été un peu moins forte que l'année dernière; c'est dû à ce que les pêcheurs se sont livrés à leur industrie sur une plus petite échelle et à ce que les règlements ont été plus

strictement appliqués, surtout à l'égard des saisons réservées pour le poisson blanc et l'esturgeon. Voici les chiffres :—

	Livres.
Poisson blanc	46,000
Truite de lac	2,000
Doré	2,200
Brochet	10,000
Tullipi	500
Poisson mêlé et commun	38,000
Total	98,700
Valeur	$3,000

DISTRICT DU LAC LA BICHE.

Il n'y a pas de garde-pêche régulier préposé à ce district, mais je l'ai visité dans le cours de la dernière saison réservée pour le poisson blanc. Il y a plus de 300 métis qui demeurent sur les rives du lac La Biche, et le plus grand nombre d'entre eux sont très pauvres. Les pêches déclinent rapidement, mais pour une raison ou pour une autre il a été difficile de les protéger. La plupart des poissons blancs de ce lac paraissent frayer du 20 au 27 octobre, mais les indigènes n'ont pas fait la pêche avant cette dernière date. On a prétendu qu'on n'avait pas assez de temps pour pêcher et qu'il serait impossible de prendre assez de poisson pour se nourrir pendant l'hiver. Je ne le crois pas ; mais comme je n'ai pas encore reçu le rapport du gardien que j'ai quitté au lac La Biche dans le cours du mois de novembre, je ne puis rien dire à ce sujet. Personne n'avait fait sécher de poisson pour se sustenter pendant la saison réservée, et la manière dont les habitants de ce district disposaient des poissons de moindre valeur, tels que le tullipi, le brochet, le doré et la carpe, m'a prouvé qu'ils étaient excessivement imprévoyants. Bien qu'ils gardent des chiens de trait et de chasse et qu'ils sachent que s'ils n'ont pas d'autre nourriture pour leurs bêtes (et ils en ont rarement) il faudra qu'ils leur donnent du poisson blanc ; bien qu'ils aient prétendu—et ils paraissaient convaincus de ce qu'ils disaient—qu'ils ne pourraient prendre assez de poisson après la fin d'octobre pour leur suffire pendant l'hiver, la majorité de ces gens ont manifesté le plus grand dédain pour tous les poissons blancs. J'ai vu une grande quantité de beaux brochets, pesant de 5 à 13 livres chacun, qu'on laissait pourrir sur les rives. Il est vrai que ce poisson n'est pas aussi délicat que le poisson blanc; cependant, un individu qui a une provision de brochets, de dorés et de carpes pris à cette époque de l'année, alors qu'ils sont en excellente condition, n'a pas à craindre que sa famille ou ses chiens souffrent de la faim. Lorsqu'on songe au prix élevé qui est payé pour le doré et le brochet dans d'autres parties du monde (par exemple, de 6 à 9 sous à New-York), la manière d'agir de ces gens est d'autant plus à déplorer. Voici le relevé de la pêche :

	Livres.
Poisson blanc	140,000
Doré	36,000
Brochet	57,996
Tullipi	5,000
Poisson mêlé et commun	60,000
Total	298,996
Valeur	$9,940

DISTRICT D'EDMONTON.

Le gardien spécial W. W. Smith, qui est un des constables du corps de la police à cheval du Nord-Ouest, et qui demeure près du lac Sainte-Anne, dit que la pêche du poisson blanc dans ce lac a été très abondante au printemps et à l'automne. Pendant l'été, la pêche a été nulle. Ce printemps, il a remarqué d'immenses bancs d'alevins d'un pouce de long, et comme les jeunes poissons étaient en bien plus grand nombre que l'année dernière, il en a conclu que la chose était due à ce que la saison de la pêche avait été raccourcie. La carpe se prend au commencement du printemps, avant que la glace ait suffisamment disparu pour permettre de pêcher le poisson blanc. Cette année, on a pris de la carpe en quantité; les métis font sécher ce poisson pour en nourrir leur chiens. Les brochets et les dorés étaient très petits. On ne pêche pas ces poissons; on les prend incidemment.

M. Smith dit que dans le lac de la Baleine-Blanche la pêche a été très abondante, bien qu'elle ait été moins forte que l'année dernière. Un grand nombre de métis des environs avaient coutume de venir pêcher dans ce lac pendant l'hiver, mais depuis que les règlements sont strictement appliqués il n'en est plus de même. Le brochet est assez abondant et est très gros.

M. Smith rapporte que le poisson blanc a presque complètement disparu du lac du Diable. Le brochet abonde dans ce lac.

Le lac La Nonne contient du poisson blanc et du tullipi. Le règlement concernant la saison réservée a été strictement appliqué. Beaucoup de personnes ont violé la loi. Les indigènes prétendent qu'ils ne comptent que sur la pêche pour vivre. M. Smith dit qu'il a saisi sept rets et deux lignes dormantes qu'on avait tendus pendant la saison réservée.

Les pêcheurs prétendent que la saison réservée est trop longue, et que tous les poissons cessent de frayer avant la fin de novembre. La plupart des poissons enlevés des rets par le gardien Smith, le 28 octobre, avaient fini de frayer.

Voici le relevé de la pêche:—

	Livres.
Poisson blanc	120,950
Brochet	15,000
Tullipi	20,000
Poisson mêlé et commun	10,000
Total	160,950
Valeur	$6,847

Le gardien spécial Donald Whiteford, qui demeure à Hollbroke, Alberta, dit que la pêche dans le lac au Pigeon a été très abondante l'hiver dernier, et que la qualité du poissson était excellente. Presque tout le poisson qui a été pris a été expédié par le chemin de fer de Galgary et Edmonton à Galgary, à McLeod et à Edmondton. La pêche dans un but de commerce a été faite sur ce lac principalement par des métis et des sauvages. Vingt-huit blancs et métis, ainsi que vingt-deux sauvages, ont obtenu des permis pour prendre du poisson pour leur propre consommation.

Voici les chiffres:—

	Livres.
Poisson blanc	105,000
Doré	15,000
Brochet	36,000
Total	156,000
Valeur	$6,420

Rapport des Pêcheries.

DISTRICTS DE CALGARY ET DE LA RIVIÈRE DU VENTRE.

Les divers cours d'eau de ces districts, à l'exception du creek des Moutons et de la rivière Haute, ont été sous la surveillance des constables du corps de la police à cheval du Nord-Ouest. Les règlements ont été mis en vigueur à quelques endroits. Malheureusement, comme les constables du corps de la police à cheval sont constamment transférés d'un endroit à un autre, je ne reçois pas de rapports réguliers. Les pêcheries de cette région ne contiennent guère que de la truite, qui se prend à la ligne. Je ne puis donner de chiffre, mais il est probable que la pêche a été très abondante.

Le garde-pêche spécial Macolm T. Millar, qui réside à Millerville, Alberta, rapporte que dans le creek des Moutons et la rivière Haute la saison réservée pour la truite a été bien observée. M. Tincham, le propriétaire d'une scierie qui se trouve dans ce district, a été averti de ne plus laisser échapper de sciure dans la rivière. Il a promis qu'il se conformerait à la loi.

L'eau est extrêmement basse, en automne, dans les ruisseaux des montagnes, ce qui causera du tort aux pêcheries; des quantités de truites vont se trouver emprisonnées dans les étangs peu profonds et périront lorsque ces étangs se congéleront jusqu'au fond. Le gérant du moulin situé à Kananaskis a été poursuivi pour avoir laissé échapper de la sciure dans la rivière. Les travaux d'irrigation qui ont été exécutés sur une vaste échelle au sud d'Alberta exposent la truite à un sérieux danger. Une loi fut adoptée à ce sujet pendant la dernière session du parlement, mais des représentations ayant été faites au gouvernement on décida de ne pas appliquer cette loi avant d'avoir obtenu de plus amples renseignements. Il n'y a pas de doute que si l'on ne prend pas de mesures pour empêcher le poisson de s'engager dans les fossés d'irrigation, les pêcheries de truite dans les ruisseaux des montagnes, sauf celles qui se trouvent dans les eaux de tête, seront entièrement ruinées. Ce sujet sera traité plus au long dans un rapport spécial.

DISTRICT DU LAC LONG.

Le lac Long a été sous la surveillance du garde-pêche John Foster, qui demeure à Silton, Assiniboïa. La pêche sur ce lac a été plus abondante que les années précédentes. Le lac Long est un cours d'eau très précieux, situé comme il est au centre d'une immense prairie et dans un pays relativement peu arrosé. Ici, l'on ne pêche pas pendant l'été. Onze personnes ont été condamnées à l'amende; dix rets et un bateau ont été saisis. Cinq sauvages et quinze autres personnes ont obtenu des permis pour prendre du poisson pour leur propre consommation.

Voici le relevé de la pêche :—

	Livres.
Poisson blanc	50,000
Doré	9,000
Brochet	30,000
Poisson mêlé et commun	30,000
Total	119,000
Valeur	$3,670

DISTRICT DE QU'APPELLE.

Le gardien spécial John Teader, qui demeure sur la rive sud du lac Wyosung, dit que la pêche dans le lac Pasqua a été à peu près nulle, l'année dernière. Les sauvages ne veulent pas se procurer de permis pour pêcher et vendre du poisson, ils ne prennent pas non plus la peine de se munir de permis gratuits pour prendre du poisson pour leur propre consommation; mais ils feront la pêche lorsqu'ils croiront

qu'il n'y a personne dans les alentours pour les en empêcher. Pour cette raison et à cause de la mise en vigueur des règlements, la pêche accuse une forte diminution. Pendant les saisons réservées, M. Teader a vu des tullipis et des poissons d'autres espèces en abondance.

Le barrage que le gouvernement a fait construire à Katepwi a servi à maintenir les eaux des lacs Katepwi et de la Mission à leur ancien niveau. Dans les lacs Qu'Appelle, Pasqua et Wyosung, l'eau a été extraordinairement basse; M. Teader, dit que pendant le cours de l'été dernier il a vu dans ces lacs un grand nombre de poissons blancs, de tullipis, de brochets, de dorés, de perches, de carpes et de poissons "bisons" morts. Sauf dans les étangs, il n'y pas d'eau dans la rivière Qu'Appelle en amont des lacs. Quatre rets dont les mailles n'avaient pas la grosseur voulue et qu'avaient tendus des sauvages ont été saisis; trois personnes ont été poursuivies pour avoir violé les règlements : deux d'entre elles ont été condamnées à l'amende, et l'autre, un Sioux, a été acquitté après avoir reçu une semonce. Sept personnes ont obtenu des permis pour prendre du poisson pour leur propre consommation.

Voici les chiffres :—

	Livres.
Poisson blanc	3,000
Doré	2,000
Brochet	4,000
Tullipi	6,000
Poisson mêlé et commun	12,000
Total	27,000
Valeur	$530

Le gardien spécial W. G. Knight, qui demeure à Swift-Current, Assa., dit que les règlements ont été strictement mis en vigueur sur le lac de la Plume-d'Aigle. On n'a pris que 200 livres de poisson blanc. Deux personnes ont obtenu des permis pour prendre du poisson dans ce lac pour leur propre consommation.

Le gardien spécial Gerald Fitzgerald, qui demeure au nord de Grenfell, dit que par suite de la stricte application des règlements, la pêche a été moins abondante que l'année dernière dans les lacs Croche et Rond. Il est mort beaucoup de petits poissons dans le lac Rond pendant les chaleurs de l'été. L'eau de ce lac a été très basse. Douze trappes ont été détruites et un rets à mailler a été saisi. Il n'a pas été émis de permis pour prendre du poisson dans ces lacs pour la consommation domestique.

Voici le relevé de la pêche :—

	Livres.
Doré	1,500
Brochet	3,000
Poisson mêlé et commun	3,000
Total	7,500
Valeur	$135

DISTRICT DE CUMBERLAND.

Le caporal John A. Connor, du corps de la police à cheval du Nord-Ouest, qui demeure à Cumberland-House, a eu la surveillance des pêcheries situées dans les environs de cet endroit. Il dit que personne n'a pêché dans ce district pendant le temps où c'était défendu, et que les pêcheurs ont fait sécher beaucoup de poisson pour se sustenter pendant la saison réservée.

Il ajoute que la pêche de l'esturgeon a été beaucoup moins forte que par le passé; ce serait dû surtout à ce que le règlement concernant la période de clôture pour ce poisson a été rigoureusement appliqué. Cinq rets à mailler ont été saisis, et quatre permis de pêche pour la consommation domestique ont été accordés à la Compagnie de la Baie-d'Hudson pour être distribués parmi les postes que la compagnie a établis dans diverses parties de cet immense district.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. C. GILCHIRST,

Inspecteur des pêcheries.

TABLEAU indiquant le nombre des pêcheurs, le nombre et la valeur des bateaux et des engins de pêche, en ce qui concerne les Territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1894.

Quartier.	Matériel de pêche.				
	Bateaux.		Rets à mailler.		
	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Brasses.	Valeur.
		$			$
Cumberland (pas de rapports)	.....	.....	.....	.....	.....
Prince-Albert—					
Lac de l'Esturgeon	3	40	13	250	39
Lac Montréal	10	125	26	500	100
Lac Assiniboine	8	80	17	340	68
Lac du Gros-Poisson-Blanc et autres petits lacs	3	30	23	460	92
Lac du Pélican	4	40	8	160	32
Lac Vert	18	200	100	2,000	500
Lac de la Poule-d'Eau	8	80	20	400	100
Lac du Doré	6	60	20	400	100
Branche nord de la rivière Saskatchewan	9	80	30	180	60
do sud do	20	150	55	330	125
Totaux	89	885	312	5,020	1,216

TABLEAU indiquant les espèces et les quantités de poissons qui ont été prises dans les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'année 1894.

Districts.	Espèces de poissons. Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Tullipi, liv.	Poisson mêlé et commun, liv.	Valeur totale.
								$ c.
Cumberland	6,000,000	2,000	3,000,000	1,000,000	100,000	10,000	4,000,000	....
Valeur.........$	300,000	100	90,000	20,000	3,000	200	40,000	453,300 00
Prince-Albert—								
Lacs au nord de la branche septentrionale de la riv. Saskatchewan	242,000	5,000	35,000	146,000	....	1,000	15,000	16,490 00
Branche septentrionale	....	......	....	....	12,000	......	300	363 00
do méridionale	....	......	1,000	3,200	40,000	..	1,400	1,308 00
Totaux	242,000	5,000	36,000	149,200	52,000	1,000	16,700	....
Valeur.........$	12,100	250	1,080	2,984	1,560	20	167	18,161 00
Battleford—								
Lac du Brochet	1,000	......	1,000	3,000	....	500	5,000	200 00
Lac de la Tortue	35,000	......	1,200	7,000	....	......	25,000	2,176 00
Lac de la Froid	10,000	2,000	....	....	....	......	3,000	630 00
Rivière Saskatchewan	....	......	....	....	....	.....	5,000	50 00
Totaux	46,000	2,000	2,200	10,000	....	500	38,000	....
Valeur.........$	2,300	100	66	200	....	10	380	3,056 00
Lac La Biche—								
Lac La Biche	140,000	......	36,000	57,996	....	5,000	60,000	....
Valeur.........$	7,000	......	1,080	1,160	....	100	600	9,940 00

TABLEAU indiquaut le nombre des pêcheurs, le nombre et la valeur des bateaux et des engins de pêche, en ce qui concerne les Territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1894—*Suite.*

District.	Matériel de pêche.					
	Bateaux.			Rets à mailler.		
	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Brasses.	Valeur.
		$				$
Battleford--						
Lac du Brochet	......	......	......	5	125	20
Lac de la Tortue	......	......	......	9	225	36
Lac Froid	......	......	......	10	250	40
Totaux	......	......	......	24	600	96
Lac La Biche	20	200	30	160	4,000	800
Edmonton--						
Lac Sainte-Anne	31	340	31	53	1,325	265
Lac de la Baleine-Blanche	10	100	10	16	400	80
Lac du Diable	3	35	3	4	100	20
Lac du Pigeon	2	30	2	66	1,650	330
Totaux	46	505	46	139	3,475	695
Lac Long--						
Lac Long	6	72	6	80	2,000	400
Qu'Appelle—	11	100	12	18	450	72
Lacs Qu'Appelle						
Grands totaux	172	1,762	194	733	15,545	3,272

TABLEAU indiquant les espèces et les quantités de poissons qui ont été prises dans les Territoires du Nord-Ouest—*Suite.*

DISTRICTS.	ESPÈCES DE POISSON.							VALEUR TOTALE.
	Poisson blanc, liv.	Truite, liv.	Doré, liv.	Brochet, liv.	Esturgeon, liv.	Tullipi, liv.	Poisson mêlé et commun, liv.	
								$ c.
Edmonton—								
Lac Sainte-Anne	70,800	....	......	......	......	.....	10,000	3,640 00
Lac de la Baleine-Blanc.	40,000	......	......	12,000	......	......	......	2,240 00
Lac de La Nonne	10,000	......	......	......	......	20,000	......	900 00
Lac du Diable	150	......	......	3,000	......	......	......	67 00
Lac du Pigeon	105,000	...	15,000	36,000	......	......	......	6,420 00
Totaux	225,950	.....	15,000	51,000	......	20,000	10,000	......
Valeur $	11,297	.....	450	1,020	......	400	100	13,267 00
Lac Long—								
Lac Long	50,000	.....	9,000	30,000	......	.....	30,000	......
Valeur $	2,500	.....	270	600	......	.. .	300	3,670 00
Qu'Appelle—								
Lacs Qu'Appelle	3,000	.....	2,000	4,000	......	6,000	12,000	530 00
Lac de la Plume-d'Aigle	200	......	......	......	......	......	......	10 00
Lac Croche	......	.....	1,000	1,500	......	......	1,500	75 00
Lac Rond	......	......	500	1,500	......	......	1,500	60 00
Lac à la Pêche et lacs sur le parcours de la riv. du Sable-Blanc	......	......	......	130,000	......	......	50,000	3,100 00
Totaux	3,200	......	3,500	137,000	......	6,000	65,000	......
Valeur $	160	......	105	2,740	......	120	650	3,775 00
Grands totaux	6,707,150	9,000	3-101,700	1,435,196	152,000	42,500	4,219,700	
do valeur. $	335,357	450	93,051	28,704	4,560	850	42,197	505,169 00

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries des Territoires du Nord-Ouest pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Quantité.	Valeur.
	Liv.	$ c.
Poisson blanc	6,707,150	335,357 00
Truite	9,000	450 00
Doré	3,101,700	93,051 00
Brochet	1,435,196	28,704 00
Esturgeon	152,000	4,560 00
Tullipi	42,500	850 00
Poisson commun et mêlé	4,219,700	42,197 00
Totaux	15,667,246	505,169 00

RÉCAPITULATION

Du rendement des pêcheries du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest pour l'année 1894.

Espèces de poisson.	Quantité.	Valeur.
	Liv.	$ c.
Poisson blanc	10,123,848	506,191 90
Truite	9,000	450 00
Doré	4,362,750	130,882 50
Brochet	2,184,782	43,695 72
Esturgeon	228,270	6,848 10
Perche	18,434	368 68
Tullipi	420,824	12,199 72
Barbue	59,738	1,194 76
Poisson commun et mêlé	5,904,810	59,048 10
Consommation locale	2,620,845	26,208 45
Totaux	25,933,301	787,087 93

État indiquant le nombre et la valeur des bateaux, engins, etc., employés à la pêche dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1894.

Bateaux, engins, etc.	Valeur.
	$ c.
11 remorqueurs de 843 tonneaux	63,500 00
3 navires de 917 tonneaux	34,000 00
790 bateaux	15,453 00
7 seines	190 00
1,320 rets à mailler, 204,080 brasses	25,027 00
57 congélateurs et glacières	55,350 00
18 jetées et quais	5,200 00
Total	198,720 00

ANNEXE N° 13.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RAPPORT SUR LES PÊCHERIES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE EN 1894 PAR L'INSPECTEUR JOHN McNAB.

New-Westminster, 31 décembre 1894.

L'honorable John Costigan,
Ministre de la marine et des pêcheries,

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les pêcheries de la Colombie-Britannique en 1894, ainsi que des relevés tabulaires de leur rendement et de leur valeur, et un résumé des rapports des gardiens.

Quoique la capture du saumon accuse une diminution considérable si on la compare à la capture exceptionnelle de 1893, elle est néanmoins beaucoup plus forte que toutes celles qui ont précédé cette dernière.

La pêche du saumon continue d'être la plus importante des industries piscicoles de la province, et l'on constate avec satisfaction que les rivières—spécialement la Fraser—ne donnent aucun signe de dépeuplement; sous ce rapport elles sont uniques parmi les grandes rivières saumoneuses de la côte du Pacifique, sinon du monde entier. Il est également intéressant de noter que l'énorme différence qui existait autrefois dans les captures qui se faisaient chaque année sur la Fraser semble devenir moins prononcée. L'écart dans les venues annuelles du saumon n'est pas dû, selon moi, à des excentricités d'habitudes chez ce poisson, mais plutôt en partie aux conditions défavorables que présentaient les ruisseaux à l'époque de la fraie—quatre ans avant les faibles venues—telles que de fortes crues d'eau qui apportaient et déposaient de grandes quantités de vase et de débris qui, fréquemment, changeaient la situation des dépôts de gravier sur lesquels les œufs avaient été déposés, et causaient la destruction de ces derniers. Une autre cause de perte très sérieuse, et aussi difficile à vaincre que le sont des causes adverses naturelles, ce sont les nasses que les sauvages tendent dans les ruisseaux pour prendre le saumon destiné à la consommation d'hiver et qui l'empêchent de parvenir à ses frayères. Comme c'est une affaire de très grande importance, les ruisseaux les plus accessibles ont été l'objet d'une surveillance et d'une protection aussi parfaites que possible, et ces mesures, avec l'aide très appréciable de la piscifacture, égalisent graduellement, à mon avis, les "venues" annuelles du saumon dans la rivière Fraser.

Voici les chiffres qui expriment la valeur du saumon mis en conserves depuis cinq ans dans la Colombie-Britannique :—

1890	$1,989,599
1891	1,517,060
1892	1,148,860
1893	2,916,990
1894	2,362,714

Des préparatifs considérables ont été faits le printemps dernier à Point-Roberts pour prendre du saumon dans des trappes, et comme il n'y a pas de doute que tout

le saumon capturé ici est du poisson de la rivière Fraser, les pêcheurs de la rivière Fraser se sont alarmés de cette concurrence. Cependant, le déficit qui s'est produit là, comparé avec celui de 1893, a été dans la proportion exacte de celui de la rivière Fraser pour les mêmes années. La pêche du flétan qui jusqu'ici avait été faite sans méthode et sans profit pour les intéressés, a fini par être établie sur une base ferme ; elle est maintenant faite avec vigueur et d'une manière systématique, et promet de devenir une industrie profitable pour ceux qui l'exploitent et d'une grande valeur pour la province. La courte durée de la saison de pêche a mis à la prospérité des pêcheurs un obstacle que l'exploitation des pêches maritimes va contribuer à faire disparaître en leur fournissant de l'emploi pendant l'hiver.

Le produit total des pêches, non comprise celle du saumon, a donné un surplus de $53,921 sur l'année dernière.

La capture de phoques à fourrures par des navires canadiens a été la plus considérable dont il soit fait mention. Ce résultat prouve que les règlements répondent bien aux besoins de nos gens.

Les capitaux mis dans les pêches et le matériel de pêche, y compris la flotte de la chasse aux phoques à fourrures, l'équipement des bateaux, etc., ont été beaucoup plus considérables que l'année dernière, comme les chiffres suivants en font foi :

Capitaux placé en 1894	$1,942,978
" 1893	1,721,527
Augmentation	$221,451

Des prix plus élevés sur les marchés de l'est, où l'esturgeon était en plus grande demande, a amené un redoublement d'activité dans la pêche de ce poisson sur la rivière Fraser. Jusqu'ici la pêche de l'esturgeon avec des rets n'a guère réussi sur cette rivière.

PROTECTION DES PÊCHERIES.

Le service de protection des pêcheries a, en somme, donné satisfaction. Cependant, à part la chaloupe à vapeur *Claymore*, il faudra, l'année prochaine, un bateau plus grand et plus puissant pour faire observer les règlements sur la rivière Fraser et prévenir la maraude au dehors.

RAPPORTS DES GARDIENS.

J'ai à consigner ici le décès du gardien C. D. Grant, un vieil employé du ministère. Le capitaine Grant avait charge de la chaloupe à patrouille *Claymore* sur la rivière Fraser entre le 1er mars et le 1er juillet, et du steamer *Evangeline* entre le 1er juillet et le 30 août. Il était actif dans l'accomplissement de ses fonctions, et il a signalé un certain nombre d'infractions pour lesquelles des amendes ont été imposées.

Rivière Skeena.—Le gardien Wm Roxburgh fait rapport que le paquage du saumon a été au-dessous de la moyenne sur la rivière Skeena ; que les règlements concernant la clôture hebdomadaire, la dimension des mailles et la longueur des rets, et la disposition des déchets, ont été violés, et que dans chaque cas les délinquants ont été condamnés à l'amende.

Rivers Inlet.—Le gardien Adamson dit que la campagne de pêche a été très fructueuse dans son quartier, que toutes les fabriques de conserves ont obtenu un bon paquage de saumon, et que les règlements ont été bien observés.

Rivière Naas.—Le gardien Spain rapporte que le saumon était rare dans la Naas, mais que deux fabriques de conserves ont fait des opérations, et que leurs paquages ont été faibles.

Rivière Fraser.—Le gardien McNeish, qui avait charge de la chaloupe à patrouille *Claymore* pendant les mois de juillet et août, rapporte qu'un certain nombre d'infractions aux règlements concernant la clôture et les déchets ont été

commises dans son quartier, et des plaintes portées en conséquence devant le juge Pettendreigh; et que, selon lui, dans une localité où la pêche est faite par un aussi grand nombre de bateaux montés par des individus de toutes nationalités, dont quelques-uns n'ont aucun respect pour la loi et ne sont retenus de la violer que par la crainte d'être pris sur le fait, il faudrait un bateau plus grand et plus rapide que la *Claymore* pour faire la patrouille, attendu qu'il y a plus de soixante milles de rivière à protéger.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN McNAB,

Inspecteur des pêcheries.

A.—Liste des fabriques de conserves de saumon dans la Colombie-Britannique, pendant la saison de 1894.

Propriétaire ou agent.	Nom de la fabrique.	Première année en exploitation.	Nombre de bateaux.	Paquage en boîtes de 1 liv. 1892.	1893.	1894.
Rivière Fraser.						
Cie de pêche Bon-Accord	Sea-Island	1890	20	384,480	2,109,600	1,216,704
J. H. Todd et Fils	Beaver	1888	20	609,600	1,573,536	1,210,560
do	Richmond	1882	20			
Ewen et Cie	Ewen	1876	20	384,000	2,112,000	1,200,000
Cie de paquage de la C.-B., Londres	Fabrique de la rivière Fraser	1876	20	36,400	640.900	360,000
Cie de paquage Victoria, T. E. Ladner, agent.	Harlock	1882	20	200,064	722,640	484,368
	Delta	1887	20	204,000	872,960	521,904
	Wellington	1880	20	288.000	615,200	706,752
	Laidlaw	1878	20	192,800	610,122	286,704
	Holly	1890	20	180,000	662,400	545,520
Cie de paquage Anglo-British Columbia (limitée), H. Bell-Irving, agent.	Wadham	1887	20	1,532,208	6,296,832	4,021,200
	Col.-Britannique	1887	20			
	Amériq.-Britann.	1887	20			
	Passe du Canot	1888	20			
	Phœnix	1887	20			
	Pointe Gary	1889	13			
	Annandale	1891	20			
	Dumfries	1891	20			
Cie de paquage de Terra Nova	Terra Nova	1892	20	216,000	794,400	432,000
Cie de paquage de l'île Lulu	Ile Lulu	1893	20	.....	1,032,000	753,600
Cie de paq. de la côte du Pacifique.	Côte du Pacifique.	1893	20	.....	736,800	636,480
Cie de paquage Steveston	Steveston	1883	20	.....	1,056,000	837,216
Short et Squire	Impériale	1893	20	.....	816,000	598,320
Cie de paquage Canadian-Pacific	Canadian-Pacific	1893	20	.....	1,296,000	988,180
Cie de paquage de Brunswick	Brunswick	1893	20	.....	816,000	792 000
Cie de paquage Fisherman	Fisherman	1894	20	.....	.....	549,744
Cie de paquage du Golfe de Georgie	Golfe de Géorgie	1894	20	.....	.....	884,640
Good Murphy, Densmore et Cie	Good Murphy	1894	20	.....	.....	425,280
Cie de paquage Victoria	Standard	1890	20	540,000	354,432	317,952
Cie de paquage Balmoral	Balmoral	1886	20	540,000	305,856	307,200
Cie de paquage Royal Canadian	Royal Canadian	1892	20	576,000	456,000	331,200
Cunningham et Fils	Skeena	1883	20	540,000	387,120	336,000
Cie de paq. Anglo-British Columbia	Amériq.-Britann.	1883	20	540.000	364,800	360,000
do	Pacifique-Nord	1889	20	540,000	355,200	456,000
Cie de paq. de la C.-B. (lim.), Londres	Windsor	1878	20	540,000	321,600	445,488
Turner, Beeton et Cie	Inverness	1878	20	540,000	288,000	374,400
Cunningham et Rood	Fab. de Lower Inlet	1890	.....	540,000	420,144	360,000
District de Rivers-Inlet.						
Cie de paq. de la C.-B. (lim.), Londres	Fab. de Rivers Inlet	1882	20	264,000	720,000	820,800
do do	Fabriq. de Victoria	1882	20	230,400	500,000	524,400
R. P. Rithet et Cie, agents	Warnock	1884	20	223,440	480,000	582,528
Cie de paquage de la Baie Alerte	Fab. de la B. Alerte	1881	.....	206,400	177,936	.....
District de la rivière Naas.						
Cie de paquage Fédération	Fédération	1888	20	540,000	360,000	960,000
do do	Mill Way	1889	20	352,800	192,000	
	Grands totaux.	.....	.....	11,588,592	29,169,908	23,627,140

B.—RAPPORT de la capture, etc., par la flotte de voiliers de la Col.-Britann., saison 1894.

Navires.	Capitaines.	Tonnage.	EQUIPAGES.		Bateaux.	Canots.	CAPTURE.					Totaux.
			Blancs.	Sauvages.			Côte de la C.-B.	Côte du Japon	Proximité de l'île Copper.	M. de Behri'g Hommes.	M. de Behri'g Femmes.	
Enterprise	O. Scarf	69	22		8			1,254	314			1,568
Rosie Olsen	A. Whedden	39	6	16	2	8		1,043		425	431	1,899
Umbrina	C. Campbell	99	25		8			2,588	153	30	30	2,810
Oscar and Hattie	A. Folger	81	24		7			1,733	176			1,909
Diana	A. Nelson	50	19		6			1,964	433			2,394
Brenda	C. E. Locke	100	26		8			2,383	343			2,726
Arietas	A. Douglas	86	25		8			1,197		39	52	1,288
Casco	O. Buckley	63	22		6			1,926				1,926
Dora Seeward	A. Cole	94	26		8			2,584				2,584
W. E. Earl	L. Magnesen	68	8	20	2	10		1,471		155	517	2,143
Dawn	M. Keefe	59	6	18	1	9		911		310	336	1,557
Agnes McDonald	M. Cutler	107	26		8			1,707	471			2,178
W. P. Hall	J. B. Brown	99	24		7			710				710
Mermaid	W. M. Whitley	73	25		8			1,603	505			2,108
City of San Diego	M. Pike	46	16		5			1,304	250			1,554
Mary Taylor	E. Robbins	43	19		5			874	250			1,124
Libbie	J. Hackett	93	22		7			1,010	200			1,210
May Belle	E. Sheild	58	14		6			925	197			1,122
Mary Ellen	W. C. Hughes	63	23		7			1,909	86	105	352	2,452
Viva	J. Anderson	92	26		7			1,437				1,437
W. P. Sayward	C. Ferry	60	20		6			606	35			641
Penelope	L. McGrath	70	20		7			1,306	296			1,602
Vera	W. Sheilds	60	19		6			1,075		80	115	1,270
Charlotte Cox	W. Byers	76	26		7			1,947				1,947
Triumph	C. Cox	98	8	36	3	17	1,320			1,163	2,077	4,560
Otto	J. McLeod	86	25		8			1,014	623			1,637
E. B. Marven	C. J. Harris	96	23		7			2,118				2,118
Sapphire	W. Cox	109	8	32	4	16	535			1,226	879	2,640
Annie E. Paint	A. Bissett	82	26		9			1,497	531			2,038
Geneva	W. O'Leary	92	27		9			1,092	558			1,650
Teresa	F. Gilbert	63	25		7			1,102	120			1,222
Ocean Belle	T. O'Leary	83	22		6			530	274			804
Sadie Turple	C. L. Blaine	56	22		8			1,783	171			1,954
Maud S	R. McKeil	97	24		8			1,343	86			1,429
Aurora	H. J. Lund	41	18		5			693	21	79	138	931
F. M. Smith	J. Allen	99	27		8			96	81			177
Beatrice	D. MacAulay	66	5	22	1	11				342	818	1,518
Mascot	H. F. Seeward	40	4	16	1	7		558		299	246	1,103
Favourite	L. McLean	80	5	37	1	18	606			752	488	1,846
Annie C. Moore	C. Hackett	113	8	37	1	18	309			938	1,009	2,256
Labrador	J. J. Whitemay	25	5	14	1	7	308			179	381	868
Wanderer	H. Paxton	25	2	7	1	5	400					400
Pioneer	W. E. Baker	66	24		6		418		1,163			1,681
Saucy Lass	R. E. Crowell	38	7	17	2	8	170			290	378	838
Borealis	C. Meyer	37	6	20	1	10	303			90	1,059	1,452
Catharine	J. Gould	82	6	26	1	13	269			490	567	1,328
Arinoko	G. Hestor	75	5	22	2	11	467			1,092	565	2,124
Kate	M. Moss	58	5	23	1	10	79			303	564	946
Shelby	J. Searle	16	5	10	1	5	34			232	145	411
Venture	J. Mohrhouse	48	3	17	1	9				417	492	909
—— Rich	S. Balcom	76	9	25	2	13	691			1,000	749	2,440
Mountain Chief	J. Jameson	23	1	13		6	175					175
Fisher Maid	C. Chepps	21		8		4	92					92
Minnie	J. Jacobson	46	6	20		12	488			679	986	2,153
San Jose	M. Foley	31	5	14	2	7	20			256	593	869
Kilomeng	J. Jameson	19	2	12		6				307	327	634
Henrietta	J. Daley	31	5	17	1	8	315			427	340	1,082
C. D. Rand	— Westerhouse	51	7	22	2	11	357					357
Beatrice		49	21		6							1,703
Capture en canot	par les sauvages						3,989					3,987
	Totaux	3,866	888	578	266	259	11,703	48,993	7,437	11,705	14,636	94,474

VALEUR DES NAVIRES ET BATEAUX.

59 navires, 3,866 tonneaux	$386,600
266 bateaux et gréements	26,600
259 canots, $25 chaque	6,475
Grand total	$419,675

SOMMAIRE DE LA CAPTURE DE PHOQUES, CAMPAGNE DE 1894.

Capture sur la côte de la Colombie-Britannique	11,213
" " du Japon	49,483
Autour de l'île Copper	7,437
Mer de Behring	26,341
Grand total	94,474

Capture des navires des Etats-Unis débarquée à Victoria, 375 peaux.

C.—Relevé du nombre et de la valeur des navires et bateaux, du nombre d'hommes employés dans les pêcheries, de la quantité et de la valeur du matériel de pêche, des espèces et quantités de poissons, etc., dans la province de la **Colombie-Britannique**, pour l'année 1894.

Numéro.	Quartier.	Navires et bateaux employés.						Matériel de pêche.					Espèces de poisson et produits du poisson.						Numéro.
		Navires.			Bateaux.			Rets à mailler.		Seines.		Valeur des lignes de fond.	Saumon, brls.	Saumon, frais, liv.	Saumon, fumé, liv.	Saumon, en boîtes, liv.	Esturgeon, liv.	Flétan, liv.	
		Nombre.	Valeur.	Hommes.	Nombre.	Valeur.	Hommes.	Brasses.	Valeur.	Brasses.	Valeur.								
			$			$			$		$	$							
1	District de la rivière Fraser, y compris le détroit de Howe et Burrard-Inlet........	36	150800	114	1610	64400	7754	250000	187500	1800	2000	600	1800	1250000	20000	17451172	452106	1123000	1
2	Du détroit de Howe à Rivers-Inlet	4	6400	10	160	6400	654	14500	10895	220	330	.....	150	10000	6000	1927728	.....	25000	2
3	De Rivers-Inlet à la rivière Skeena........	9	36530	28	391	5755	1752	70570	52928	500	750	....	2000	150000	.....	3288240	......	20000	3
4	De la rivière Skeena à la frontière d'Alaska.	1	2500	3	90	3600	350	19000	14250	....	....	......	100	8000	10000	960000	......	10000	4
5	Côte Est des îles de la Reine-Charlotte.....	....	....	....	25	3750	110	2500	2500	250	350	2000	50	1000	2000	....	......	23000	5
6	Côte Ouest des do	....	......	..	20	2000	60	1200	900	300	450	250		....	......	....	.. ...	15000	6
7	Du Cap Scott à Comox	..	....	....	12	1000	30	600	400	300	450	500	25	23000	5500	....	......	1000	7
8	De Comox à Victoria.....	52	10400	156	60	3600	120	1200	750	4000	7000	4000	....	500000	5000	....	50000	500000	8
9	De Victoria au Cap Beale.................	5	1509	15	16	1100	45	750	750	1000	1500	5000	100	25500	10000	....	......	2500	9
10	Du Cap Beale au Cap Scott................	3	750	9	15	750	40	1500	1000	100	200	200	600	2500	2000	....	......	10000	10
	Totaux......................	110	208880	335	2399	92355	10915	361820	271853	8470	13030	12550	4825	1970000	60500	23627140	502106	1729500	

C.—Relevé du nombre et de la valeur des navires et bateaux, etc.—Province de la Colombie-Britannique—*Fin.*

Numéro.	Localité.	Espèces de poisson et produits du poisson. Hareng, liv.	Hareng, salé, brls.	Hareng, fumé, liv.	Oolâchan, salé, brls.	Oolâchan, frais, liv.	Oolâchan, fumé, liv.	Truite, liv.	Poisson assorti ou mélangé, liv.	Eperlan, frais, liv.	Morue, liv.	Morue noire, brls.	Peaux de phoque à fourrure, nombre.	Peaux de loup-marin, nombre.	Peaux de loutre de mer, nombre.	Huile de poisson, galls.	Valeur.	Numéro.
																	$ c.	
1	District de la rivière Fraser, y compris le détroit de Howe et Burrard Inlet	200000		500	56	250000	1000	25000	150000	27900	127200	5				10000	1,930,658 50	1
2	Du Détroit de Howe à Rivers Inlet	5000			100	10000	500	200	1400		5500			400		3000	199,784 80	2
3	De Rivers Inlet à la rivière Skeena				260	10000		1000						1000		14000	362,874 00	3
4	De la rivière Skeena à la frontière d'Alaska	5000			400	50000	2000	600	300					200		8500	108,929 00	4
5	Côte Est des îles de la Reine-Charlotte	2000	160	3000					9500		2000	25		1000		55000	26,435 00	5
6	Côte Ouest des îles de la Reine-Charlotte	15000		300					45000		10000	25		500	12	12000	10,055 00	6
7	Du Cap Scott à Comox	14000		800				9500	9000	5000	9500					9000	8,030 00	7
8	De Comox à Victoria	120000	100	12000	59	60000	5000	12600	230000	20000	150000			160		20000	88,680 00	8
9	De Victoria au Cap Beale	10000						5000	18000		8000					1500	5,420 00	9
10	Du Cap Beale au Cap Scott	7000	250	1000				600	8500		6000	5				10000	12,110 00	10
	Totaux	378000	510	17600	866	155000	8500	54500	471700	52900	318200	60		3260	12	143000	2,752,976 30	
	La flotte canadienne de pêche aux phoques												94474				944,740 00	
	Huîtres, 4,000 boiss., $8,000 ; moules, 12,000 boiss., $8,600 ; mollusques, $480 ; crevettes et salicoques, $5,000																22,080 00	
	Crabes, $18,000 ; abalones, 3,000 à 20c., $600 ; colle de poisson, $750																19,350 00	
	Guano de poisson, 30 tonneaux à $20 par tonneau																600 00	
	Estimation des div. espèces de poissons consommés par les sauv. et autres dans l'intér. de la prov., m. non comp. ci-dessus.																200,000 00	
	11,300 liv. de caviar à 25 centins la liv																2,825 00	
	Os d'esturgeon, 809 liv																407 00	
																	3,942,978 30	
	Valeur des peaux de phoques à fourrure prises par des navires américains et débarquées à Victoria, C.-B.												375				3,750 00	
																	3,946,728 30	
	Arrivées des bancs et expédiées à l'est, depuis la compilation des relevés, 150,000 liv. de flétan																7,500 00	
	Grand total																3,954,228 30	

D.—Récapitulation du rendement et de la valeur des pêcheries de la Colombie-Britannique, pour l'année 1894.

Espèces de poisson.		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ c.	$ c.
Salmon, en boîtes de 1 livre		23,627,140	0 10	2,362,714 00
do frais	liv.	1,970,000	0 05	98,500 00
do salé	brls.	4,825	8 00	38,600 00
do fumé	liv.	60,500	0 08	4,840 00
Esturgeon, frais, préparé	"	502,106	0 05	25,105 30
Flétan do	"	1,879,500	0 05	93,975 00
Hareng do	"	378,000	0 03	11,340 00
do fumé	"	17,600	0 10	1,760 00
do salé	brls.	510	6 00	3,060 00
Oolâchan, frais	liv.	155,000	0 05	7,750 00
do fumé	"	8,500	0 08	680 00
do salé	brls.	866	10 00	8,660 00
Truite, fraîche	liv.	54,500	0 10	5,450 00
Poisson assorti et mélangé	"	471,700	0 03	14,151 00
Eperlan, frais	"	52,900	0 06	3,174 00
Morue, fraîche	"	318,200	0 06	19,092 00
Morue noire, salée	brls.	60	8 00	480 00
Phoques à fourrure	nomb.	94,474	10 00	944,740 00
Loups-marins	"	3,260	0 75	2,445 00
Peaux de loutres de mer	"	12	125 00	1,500 00
Huîtres	boiss.	4,000	2 00	8,000 00
Moules	"	12,000	....	8,600 00
Mollusques	"	600	....	480 00
Crabes		600,000	....	18,000 00
Abelones	liv.	3,000	0 20	600 00
Crevettes et salicoques		....	....	5,000 00
Caviar	liv.	11,300	0 25	2,825 00
Os d'esturgeon	"	809	....	407 00
Colle de poisson	"	....	....	750 00
Huile de poisson	galls.	143,000	0 40	57,200 00
Guano de poisson	ton'x.	30	20 00	600 00
Valeur du poisson consommé dans l'intérieur de la province et non incluse dans l'énumération ci-dessus		....	....	200,000 00
				3,950,478 30
Peaux de phoques à fourrure prises par des navires américains et débarquées à Victoria		....	....	3,750 00
Grand total		....	....	3,954,228 30

E.—Capital placé dans les pêcheries et le matériel de pêche de la Colombie-Britannique, pendant la saison de 1894.

Matériel.	Valeur.	Total.
	$	$
45 fabriques de conserves de saumon, complètes	20,000	900,000
12 fabriques d'huile	600	38,000
4 glacières et emmagasinage au froid	6,500	18,000
14 stations de salaison		8,400
110 navires (1,650 tonneaux)		208,280
2,399 bateaux employés à faire la pêche		92,355
361,820 brasses de rets à mailler		271,853
8,470 do seines		13,030
do lignes de fond		12,550
Chalans		2,800
		1,565,268
59 navires employés à faire la chasse aux phoques	386,600	
266 bateaux do do do	26,600	
259 canots do do da	6,475	
		419,675
Grand total		1,984,943

Pêcheurs employés à faire la pêche en bateaux	10,915
do do navires	335
Matelots et chasseurs de la flotte de voiliers—	
Blancs	882
Sauvages	518
	12,650

ANNEXE Nº 14.

PISCICULTURE

1894.

RAPPORT DE M. SAMUEL WILMOT, SURINTENDANT GENÉRAL DE LA PISCICULTURE AU CANADA, POUR L'ANNÉE 1894.

OTTAWA, 1er janvier 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je vous présente plus loin les détails complets des opérations qui ont été faites dans les différentes piscifactures du Canada en 1894. Le succès de ces opérations a été très satisfaisant.

Les poissons élevés dans les piscifactures des différentes provinces appartiennent aux plus importantes espèces indigènes des rivières et des grands lacs du Canada, et constituent le principal trafic pour fins commerciales et pour la consommation domestique. A part ces poissons il y a les alevins de homard qui sont sortis de ces établissements et ont été déposés dans les eaux du détroit de Northumberland, en Nouvelle-Ecosse, car ils forment une partie considérable du rendement brut de cette année, lequel s'est élevé au chiffre énorme de 254,919,000 poissons de toutes sortes.

Ci-suit une classification des espèces d'alevins qui sont sortis des piscifactures cette année.

Saumon de l'Atlantique (*Salmo salar*)	6,868,000
Saumon du Pacifique (*Nerka*)	6,300,000
Truite saumonée, grands lacs (*Naymacush*)	5,651,000
Poisson blanc, " (*Coregonus*)	76,100,000
Homard (*Homarus*)	160,000,000
Total	254,919,000

Le tableau qui suit indique en colonnes séparées le nom et la localité de chaque piscifacture, les quantités de jeunes poissons et d'œufs à demi-éclos sortis de chacune, et la description des alevins et des œufs distribués dans le cours de la saison de 1894. Il indique aussi le nombre d'œufs embryonnaires qui ont été transférés de certaines piscifactures à d'autres :

Numéro.	Nom de la piscifacture.	Nombre d'alevins sortis des piscifactures.	Œufs semi-éclos envoyés à d'autres piscifactures.	Œufs semi-éclos reçus d'autres piscifactures.	Espèce de poisson.
1	Rivière Fraser, C.-B.......	6,300,000	....	....	Saumon *Sockeye.*
	do	1,500,000	....	2,000,000	Poisson blanc.
2	Sydney, N.-E............	288,000	....	300,000	Saumon de l'Atlant.
3	Bedford, N.-E............	545,000	....	300,000	do
	do	260,000	....	500,000	Truite des grands lacs
	do	3,000,000	....	3,000,000	Poisson blanc.
4	Rivière Dunk, I.P.-E......		Non en op	ération.	
5	Rivière Saint-Jean, N.B...	1,120,000	....	....	Saumon de l'Atlant.
	do ..	276,000	....	500,000	Truite des grands lacs
	do ..	2,700,000	....	3,000,000	Poisson blanc.
6	Miramichi, N.-B..........	1,010,000	300,000	50,000	Saumon de l'Atlant.
7	Ristigouche, Qué.........	1,080,000	350,000	....	do
8	Gaspé, Qué...............	850,000	....	....	do
9	Tadoussac, Qué...........	1,975,000	....	....	do
10	Magog, Qué...............	1,200,000	....	2,000,000	Poisson blanc.
	do	835,000	....	1,000,000	Truite des grands lacs
11	Newcastle, Ont...........	3,200,000	3,200,000	....	do
	do	2,800,000	....	3,000,000	Poisson blanc.
12	Sandwich, Ont............	47,000,000	15,000,000	....	do
13	Ottawa, Ont..............	3,400,000	....	4,000,000	do
	do	1,080,000	....	1,200,000	Truite des grands lacs
14	Bay-View, N.-E..........	160,000,000	....	....	Homard.
15	Selkirk, Man.............	14,500,000	2,000,000	....	Poisson blanc.
	Totaux............	254,919,000	20,850,000	20,850,000	

Le tableau suivant fait connaître le nombre total des alevins de toutes espèces qui ont été distribués des diverses piscifactures depuis leur origine jusqu'à ce moment, y compris l'année 1894:—

Etat indiquant les localités où les diverses piscifactures ont été placées et les années annuellement par chacune d'elles depuis qu'elles

	Année.	Ontario.			Québec.			
		Newcastle.	Sandwich.	Ottawa.	Magog.	Tadoussac.	Gaspé.	Ristigouche.
		Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.
1	1868-73..	1,070,000	....	....	....	....	....	....
2	1874....	350,000	....	....	....	....	....	100,000
3	1875....	650,000	....	....	....	60,000	110,000	600,000
4	1876....	700,000	8,000,000	....	....	150,000	50,000	300,000
5	1877....	1,300,000	8,000,000	....	....	1,180,000	1,051,000	600,000
6	1878....	2,605,000	20,000,000	....	....	707,000	650,000	1,015,000
7	1879....	2,602,700	12,000,000	....	....	1,250,000	1,597,000	1,470,000
8	1880....	1,923,000	13,500,000	....	....	1,155,000	730,000	1,500,000
9	1881....	3,300,000	16,000,000	....	200,000	334,000	500,000	740,000
10	1882....	4,841,000	44,000,000	....	975,000	660,000	530,000	1,400,000
11	1883....	6,053,000	72,000,000	....	250,000	995,000	520,000	300,000
12	1884....	8,800,000	37,000,000	....	100,000	985,000	859,000	940,000
13	1885....	5,700,000	68,000,000	....	300,000	720,000	290,000	660,000
14	1886....	6,451,000	57,000,000	....	1,400,000	1,627,000	576,000	1,380,000
15	1887....	5,130,000	56,500,000	....	675,000	900,000	630,000	1,500,000
16	1888....	8,076,000	56,000,000	....	3,475,000	850,000	800,000	1,720,000
17	1889....	5,846,500	21,000,000	....	2,800,000	1,600,000	450,000	1,280,000
18	1890....	7,736,000	52,000,000	5,733,000	2,875,000	1,700,000	806,000	2,396,000
19	1891....	7,807,500	75,000,000	7,043,000	3,050,000	1,300,000	1,000,000	1,750,000
20	1892....	4,823,500	44,500,000	4,909,000	2,400,000	624,000	965,000	1,240,000
21	1893....	9,835,000	68,000,000	6,208,000	3,600,000	2,060,000	910,000	883,000
22	1894....	6,000,000	47,000,000	4,480,000	2,035,000	1,975,000	850,000	1,080,000
23	Totaux.	101,600,200	775,500,000	28,373,000	24,135,000	20,777,000	13,874,000	22,854,000

Note.—Les espèces particulières des alevins énumérés ci-dessus étaient comme suit :—

Salmonidæ—Saumons de l'Atlantique et du Pacifique, truite saumonée des grands lacs et truite
do Poisson blanc *(Coregonus)* de la région des grands lacs....................................
Percidæ—Doré *(Lucioperca)* et achigan..
Alevins de homard *(Homarus Americanus)*..

Grands totaux de toutes espèces....................................

Note.—En sus des 101,600,200 alevins sortis de l'établissement de Newcastle, il y a annuellement de tures des provinces de l'est. La piscifacture de Sandwich envoie de même annuellement de grandes La piscifacture de Bay-View, N.-E., est entièrement consacrée à l'incubation du homard.

où elles ont commencé leurs opérations, ainsi que le nombre d'alevins distribué sont établis, y compris l'année 1894.

Nouv.-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.			Ile du P.-E.	Colombie-Britannique.	Manitoba	Totaux.	
Miramichi.	Rivière St-Jean.	Bedford.	Sydney.	Piscifact. de hom. de Bay-View.	Rivière Dunk.	Rivière Fraser.	Selkirk.		
Avelins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	Alevins.	
....	....	....	....	....	....	....	....	1,070,000	1
60,000	....	....	....	....	....	....	....	510,000	2
150,000	....	....	....	....	....	....	....	1,570,000	3
60,000	....	395,000	....	....	....	....	....	9,655,000	4
320,000	....	1,000,000	....	....	....	....	....	13,451,000	5
665,000	....	1,400,000	....	....	....	....	....	27,042,000	6
1,025,000	....	1,740,000	....	....	....	....	....	21,684,100	7
805,000	170,600	730,000	....	....	500,000	....	....	21,013,700	8
770,000	50,000	680,000	....	....	375,000	....	....	22,949,000	9
640,000	588,000	850,000	315,000	....	1,060,000	....	....	55,805,500	10
925,000	72,600	800,000	659,000	....	1,210,000	....	....	83,784,600	11
795,000	811,000	1,000,000	853,000	....	1,000,000	....	....	53,143,000	12
900,000	155,000	670,000	772,000	....	1,100,000	1,800,000	....	81,067,000	13
945,000	2,181,000	960,000	1,179,000	....	400,000	2,625,000	....	76,724,000	14
900,000	2,479,000	4,230,000	1,415,000	....	500,000	4,414,000	....	79,273,000	15
1,290,000	4,142,000	4,390,000	1,559,000	....	....	5,807,000	....	88,109,000	16
850,000	3,570,000	3,850,000	2,034,500	....	....	4,419,000	....	47,699,000	17
1,022,000	3,492,000	3,860,000	1,953,000	....	....	6,640,000	....	90,213,000	18
1,503,000	3,165,000	2,550,000	1,000,000	7,000,000	....	3,603,800	....	115,771,800	19
1,310,000	2,378,000	2,620,000	690,000	63,500,000	....	6,000,000	....	135,959,500	20
975,000	3,299,000	3,180,000	....	153,600,000	....	5,764,000	....	258,314,000	21
1,010,000	4,096,000	3,805,000	288,000	160,000,000	....	7,800,000	14,500,000	254,919,000	22
16,920,000	30,629,200	38,710,000	12,717,500	384,100,000	6,145,000	48,872,800	14,500,000	1,539,727,700	23

mouchetée des ruisseaux..........	275,176,300
....	670,230,000
....	210,221,400
....	384,100,000
....	1,539,727,700

grandes quantités d'œufs semi-éclos de toutes espèces qui sont transférés de cette institution aux piscifac- quantités d'œufs fécondés à d'autres établissements, à l'exclusion des 775,500,000 alevins indiqués ci-dessus.

Au présent rapport sont joints ceux des directeurs de piscifactures dans les différentes provinces du Canada. Ces rapports individuels donnent des détails complets sur les opérations de chacune d'elles, ainsi que sur leur condition présente et les réparations et améliorations dont elles ont besoin pour leur bon fonctionnement à venir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

SAMUEL WILMOT,

Surintendant en chef de la pisciculture en Canada.

ANNEXES.

RAPPORTS DES DIRECTEURS DES PISCIFACTURES DANS LES DIFFÉRENTES PROVINCES, POUR 1894.

1.—PISCIFACTURE DE LA RIVIÈRE FRASER—COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RAPPORT DU DIRECTEUR POUR 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que les opérations de notre établissement ont été cette année très fructueuses.

Comme résultat de ces opérations 6,300,000 jeunes saumons *sockeye* (*Nerka*) pleins de vie ont été distribués, durant les mois de mars et d'avril, aux endroits suivants:

Rivière Harrison	4,000,000
Lac Pit	1,800,000
Rivière Stave	500,000

Le 4 mars je reçus de la piscifacture de Selkirk, par voie du chemin de fer canadien du Pacifique, une consignation de deux millions d'œufs de poisson blanc pour l'établissement que je dirige. Aussitôt que possible j'ai fait installer les incubateurs en verre qui étaient arrivés avec les œufs et dans lesquels ces derniers furent transférés des auges. Les œufs étaient arrivés en bonne condition, si l'on tient compte de la longueur du trajet parcouru. L'éclosion eut lieu avec peu de pertes, et le 17 avril j'envoyai environ 1,200,000 alevins au lac Long, O'Kanagan, sous les soins du gardien de la piscifacture, et le reste, environ 300,000, au lac Coquitlam. Les alevins destinés à O'Kanagan furent envoyés à Sicamous par le chemin de fer canadien du Pacifique, et de là à Vernon par le chemin de fer Shuswap et OKanagon, plus de 350 milles en totalité. Ils n'ont pas bien supporté les fatigues du voyage, car plusieurs étaient faibles quand ils furent déposés dans le lac.

Le 21 septembre j'envoyai des hommes avec des matériaux au creek Morris, rivière Harrison, pour y construire une trappe et faire les préparatifs nécessaires pour capturer du saumon reproducteur et recueillir des œufs. Le 2 octobre le premier lot d'œufs, 1,344,000, fut reçu à la piscifacture ; le 20, il en fut reçu 848,00, et le 25, le dernier lot de 944,000 arriva ; soit une quantité totale de 6,754,000 œufs, tous de la variété sockeye. Les reproducteurs furent tous capturés dans une trappe formée de piquets de 4 pieds de long, $1\frac{1}{2}$ x $1\frac{1}{2}$ pouce, avec espace de $1\frac{1}{2}$ pouce entre les piquets ; elle avait 12 pieds carrés, avec entrée en forme de V. A côté de l'extrémité d'amont de cette trappe, un enclos des mêmes dimensions et matériaux avait été construit. Le saumon entra dans la trappe plusieurs jours avant que ses œufs fussent tout à fait mûrs, et afin de lui donner plus d'espace et de faciliter l'opération du cueillage des œufs, les mâles furent levés au moyen d'épuisettes et transférés dans l'enclos. Autrefois on se servait de rets à mailler pour prendre les reproducteurs ; mais j'ai complètement laissé cet appareil de côté ; à mon avis, les œufs sont en bien meilleure condition et l'éclosion est accompagnée d'une bien plus faible proportion de pertes quand les œufs ont été détachés d'un poisson qui est entré de son plein gré dans la trappe et il ne se perd point de reproducteurs, comme la chose est inévitable lorsqu'ils sont capturés par des rets à mailler ou par des filets dérivants. Les femelles prises étaient au nombre de 2,000 ; elles ont donné une moyenne de 3,500 œufs chacune. Pour féconder ces œufs il a fallu 1,200 à 1,400 mâles. Les reproducteurs—mâles et

femelles—lorsqu'ils ont été remis en liberté, ont paru peu fatigués par l'opération et leur captivité dans les enclos. Les œufs, dans la piscifacture, sont en condition superbe ; le nombre des œufs non fécondés paraît plus petit que je ne l'ai vu jusqu'ici.

La piscifacture se trouvant à plus de 70 milles de l'endroit où la plus grande partie des alevins sont remis en liberté, on est obligé de les remorquer dans des chalans contre le courant de la rivière Fraser, sur une distance de 60 milles, par bateaux à vapeur, jusqu'au confluent de la rivière Harrison, puis par bateaux à rames sur une distance de plusieurs milles en remontant la rivière, ce qui cause des pertes considérables, plus considérables sans aucun doute qu'elles le seraient si la piscifacture était située en amont des rapides de la rivière Harrison.

La piscifacture, ses dépendances et son outillage sont dans un état avancé de dépérissement. Cette condition et la situation défavorable de l'établissement m'ont fait restreindre au plus bas chiffre possible les dépenses nécessitées pour les réparations. Je doute fort, cependant, qu'il soit sage de continuer ces déboursés une autre année, car je suis d'avis que si une autre piscifacture n'est pas construite il faudra des sommes considérables pour mettre l'établissement actuel en état de poursuivre sans danger ses opérations.

JOHN McNAB,

Inspecteur des pêcheries et directeur de la piscifacture de la rivière Fraser.

M. Samuel Wilmot,
Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

2.—PISCIFACTURE DE SYDNEY—NOUVELLE-ECOSSE.

RAPPORT DU DIRECTEUR POUR 1894.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de cet établissement en 1894.

Au cours de l'automne de 1893 il n'a pas été pris de saumons reproducteurs dans les eaux du Cap-Breton pour nous approvisionner d'œufs. Le 30 mars 1894, sur l'ordre du surintendant en chef, 300,000 œufs embryonnaires nous ont été envoyés par la piscifacture de Miramichi, et ils ont été placés, en excellente condition, dans nos auges à incubation. L'éclosion s'est faite heureusement, et vers le milieu de juin les alevins furent placés dans les rivières suivantes du comté de Victoria, C.-B.

Rivière du Nord, baie Aspy	110,000
Rivière de Clyburn	58,000
Rivière du Nord, Sainte-Anne	50,000
Rivière Baddeck	70,000
Total	288,000

Les alevins furent transportés aux trois premières dans le remorqueur à vapeur *Merrimac*, et de là en voiture jusqu'aux sources des rivières, où on leur donna la liberté. Jamais, auparavant, notre établissement n'avait fourni d'alevins à la baie Aspy et à la rivière Ingonish. Ce sont d'excellentes frayères, et dès qu'on les y eut déposés les alevins disparurent de vue; ils se réfugièrent incontinent sous les roches et les cailloux, prouvant ainsi qu'ils avaient été mis à l'eau en excellente condition. Les 70,000 alevins déposés dans la rivière Baddeck furent transportés en chemin de fer jusqu'à Grand-Narrows, de là en bateau à Baddeck, puis en voiture jusqu'à la rivière, où on les déposa en condition de premier ordre.

Je suis d'opinion que les alevins produits par la piscifacture de Sydney devraient, pour l'avantage d'un commerce progressif, être déposés dans les rivières du nord du comté de Victoria et dans la rivière Margaree, comté d'Inverness, car c'est là que la pêche du saumon est exploitée avec le plus d'activité.

Le mode le plus rapide de transporter les alevins aux rivières est le meilleur, et même s'il est plus dispendieux il donne compensation par la condition plus favorable dans laquelle les alevins sont remis en liberté.

L'une des boîtes de ferblanc qui contenaient des alevins de la piscifacture avait un fond en fer galvanisé. Nous étions rendus loin dans le trajet, lorsque je m'apperçu que ces alevins n'étaient pas aussi alertes que ceux qui se trouvaient dans les autres boîtes. Mais à force de bons soins et en changeant l'eau fréquemment, ils furent conservés en bon état. Ils furent les premier à recouvrer leur liberté.

Il n'a pas été pris, cet automne, de reproducteurs dans les eaux du Cap-Breton, pour fournir des œufs à la piscifacture pour l'année prochaine, le ministère ayant décidé de vous en faire envoyer par d'autres établissements. Notre institution a été mise en bon ordre pour les recevoir.

Lorsque la distribution des alevins sera faite l'année prochaine, des réparations considérables devront être faites à la piscifacture.

Il faudra des auges neuves (36 en tout), outre une demi-douzaine d'auges de rechange. Celles qui servent actuellement ont besoin d'être rapiécées pour arrêter les fuites d'eau, car elles pourrissent. J'estime à $85 le prix des auges nouvelles. Il faudra aussi un plancher neuf pour l'année prochaine, car le plancher actuel est tout usé ; de ce chef une autre dépense de $175. Nous avons encore besoin d'une nouvelle soute à charbon, et la clôture qui entoure la piscifacture a besoin d'être réparée ; soute et réparations coûteront probablement $70—ce qui porte à $330 le total des frais de réparation générale. Cette dépense mettrait l'établissement en bonne condition de produire l'éclosion de 900,000 œufs. M. Dunlop, le gardien, est un employé capable, laborieux et attentif.

Je recommanderais qu'une pleine quantité d'œufs fût annuellement déposée dans notre piscifacture afin de repeupler les rivières pour les fins du commerce. En ces quelques dernières années plusieurs maisons ont acheté dans ce district, de pêcheurs faisant usage de rets à mailler, du saumon qu'elles ont expédié, gelé, aux marchés du Canada et des Etats-Unis, ce qui a forcé cette pêcherie plus qu'auparavant. L'équilibre devrait être rétabli par votre établissement.

Il est donc naturel de conclure que, sans les alevins fournis par la piscifacture de Sydney, la pêche donnerait ici des résultats de plus en plus faibles, surtout dans les rivières de la partie septentrionale du comté d'Inverness.

A. C. BERTRAM,
Directeur.

M. Samuel Wilmot,
Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

3.—PISCIFACTURE DE BEDFORD—NOUVELLE-ECOSSE.

RAPPORT DU DIRECTEUR POUR 1894.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport sur les opérations de la piscifacture de Bedford en 1894.

Comme j'en ai précédemment informé le ministère, nous nous sommes procuré à Merigomish un approvisionnement d'œufs de saumon venant des rivières du Français et de Barney ; 35 femelles et 19 mâles ont été capturés, et les premières ont fourni 300,000 œufs. Avant de frayer deux saumons qui avaient été blessés avant leur capture sont morts dans le réservoir de réception, et deux autres moururent après avoir frayé.

Les 50 autres furent libérés en très bonne condition dans le havre de Merigomish. 300,000 œufs embryonnaires de saumons ont été reçus de la piscifacture de Ristigouche, N.-B., et 400,000 œufs de truite saumonée des grands lacs et 3,000,000

d'œufs de poisson blanc ont aussi été reçus des établissements de Newcastle et Sandwich, Ontario.

La distribution commença le 10 mai et se termina le 18 juin.

Voici la quantité d'alevins produits, et les lacs et rivières dans lesquels ils furent déposés :—

SAUMON DE MER (*Salmo salar*).

Rivière Annapolis, comté d'Annapolis	70,000
" Gaspereau " King	70,000
" du Français, comté de Pictou	65,000
" de Barney " "	65,000
" Pompket, comté d'Antigonish	60,000
" Tracadie " "	60,000
" Pennant " d'Halifax	30,000
" La Have " (en haut) de King	70,000
" Quoddy " Halifax	55,000
Total	545,000

TRUITE SAUMONÉE OU DES GRANDS LACS (*Naymacush*).

Lac Rocheux, comté d'Halifax	50,000
" Round-Hill, comté d'Annapolis	30,000
" de la rivière du Sud, comté de King	60,000
" George, comté de King	60,000
" Annapolis, comté d'Annapolis	60,000
Total	260,000

POISSON BLANC (*Coregonus*).

Lac Saint-Joseph, comté d'Antigonish	1,000,000
" Lochaber " "	700,000
" Paradise " Annapolis	1,000,000
" Sable " Halifax	300,000
Total	3,000,000

La distribution s'est opérée sans la moindre perte; tous les alevins déposés étaient en excellente condition.

Les boîtes et barils dont on se sert maintenant pour distribuer les alevins conviennent parfaitement à cette opération.

ŒUFS DÉPOSÉS EN 1894.

Les œufs de saumon reçus du réservoir de Carleton, N.-B., et déposés ici dans le cours du mois dernier, se portent assez bien.

Les auges à incubation ont tous été réparés et peinturés, en sorte qu'ils passeront la saison, je crois, mais il en faudra des neuves pour l'année prochaine.

L'extérieur de la bâtisse a grandement besoin d'être réparé, car il se détériore d'année en année, ce qui rend les réparations de plus en plus difficiles. On estime que les auges et les réparations coûteront à peu près $250.

Nous avons eu beaucoup de peine, l'hiver dernier, à empêcher la congélation de l'eau de la piscifacture. Cette année toute la bâtisse a été entourée de sciure de bois, et nous avons pris toutes les précautions contre la possibilité de pareil accident.

Dans le cours de l'été on a terminé le mur de pierre autour des terrains, prolongé la clôture jusqu'à l'extrémité du mur, planté des arbres et donné un air respectable aux terrains, et si nous obtenons la permission de faire réparer et peinturer l'extérieur de la bâtisse, ces améliorations ajonteront beaucoup à l'apparence de tout l'établissement.

Comme résultat des opérations de notre piscifacture, je viens de recevoir un superbe poisson blanc mesurant 21 pouces de long et pesant 3 livres, pris le 25 novembre dans le lac Saint-Joseph, comté l'Antigonish, par M. Duncan Fraser, qui dit y avoir vu un grand nombre de ces poissons durant la dernière saison. Primitivement le poisson blanc n'était pas indigène de ce lac.

ALFRED OGDEN,

Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

4.—PISCIFACTURE DE LA RIVIÈRE DUNK, I. P.-E.

Pas en opération.

5.—PISCIFACTURE DE LA RIVIÈRE SAINT-JEAN, N.-B.

RAPPORT DU DIRECTEUR POUR 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les travaux accomplis en 1894 par cette piscifacture, située aux Rapides des Femmes, sur la rivière Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick.

Je commence par dire que les opérations ont été très heureuses cette année.

Le 26 octobre 1893 je partis de Grand-Falls pour Carleton, Saint-Jean, après en avoir reçu l'ordre du surintendant et avoir été averti par M. Joseph O'Brien, le garde-pêche en charge de l'étang, que le saumon était prêt à frayer. Arrivé à Carleton, je rencontrai M. Alexander Mowat, de la piscifacture de Ristigouche, qui avait reçu instruction d'aider à la fraie du saumon. Le 1er novembre, le premier lot d'œufs, composé d'environ 650,000, fut transporté sous mes soins à notre établissement. Le 7 novembre, M. Mowat et mon aide arrivèrent avec le reste des œufs, quelques 750,000, ce qui faisait en tout à peu près 1,400,000 œufs. Tous furent déposés en bonne condition dans notre piscifacture, et nous les avons manipulés avec le plus grand soin et la plus grande vigilance. Le 3 mars un envoi composé de 3,000,000 d'œufs de poisson blanc et de 500,000 œufs de truite saumonée nous arriva de Sandwich et de Newcastle, Ontario. Cette grande quantité d'œufs remplit l'établissement dans son entier, et il a fallu une attention et des soins incessants pour les conserver en bon état jusqu'au moment de l'éclosion. Il est très heureux que nous ayons ici un bon approvisionnement d'eau pour durant toute la saison; la température de cette eau se maintient très basse jusqu'à une époque avancée du printemps. On a constaté qu'elle est très favorable au jeune poisson; en effet les alevins sont toujours plus sains et plus forts dans cette eau. Les résultats obtenus des œufs de saumon le printemps dernier ont été très satisfaisants: la proportion des éclosions a varié de 85 à 90 pour 100. Le poisson blanc a également bien réussi, mais la truite saumonée n'a pas donné autant de satisfaction. Le 7 mai nous avons commencé la distribution du

poisson blanc, et nous l'avons continuée jusqu'à la fin du mois. Les lacs et les étangs suivants ont reçu des alevins dans les quantités que voici :—

ALEVINS DE POISSON BLANC.

Lac Harvey, comté de York	320,000
Lac George, " "	320,000
Lac Yohoe, " "	320,000
Lac Oromocto, " "	320,000
Lac Témiscouata, comté de Témiscouata, P. Q	320,000
Lac Long, comté de Victoria	240,000
Lac Jones, " Carleton	240,000
Lac Lakeville, " "	240,000
Etang de Byram comté de Madawaska	120,000
Déposés dans la rivière Saint-Jean à la piscifacture	320,000
Total	2,760,000

ALEVINS DE TRUITE SAUMONÉE.

Barrage d'Oromocto, comté d'York	36,000
Lac Squattook, comté de Témiscouata	48,000
Lac Frédéricton, comté d'York	36,000
Lac Yohoe, " "	36,000
Lac Long, comté de Victoria, 36,000; rivière Saint-Jean, 60,000	96,000
Donnés à différentes personnes sur demande	24,000
Total	276,000

SAUMON DE MER (*Salmo salar*).

Rivière Oromocto, comté d'York	80,000
Rivière au Saumon, comté de Victoria	80,000
Rivière Musquash, " Queen	40,000
Toby Guzzle, " York	30,000
Rivière Mispec, " de Saint-Jean	40,000
Lac Long, Rivière Madawaska, comté de Victoria	40,000
Rivière Saint-Jean (avec l'aide de surintendant-chef Wilmot)	810,000
Total	1,120,000

RÉCAPITULATION.

Alevins de poisson blanc	2,760,000
" de truite saumonée	276,000
" de saumon de mer	1,120,000
Total	4,156,000

Cette grande quantité de poisson a éte distribuée sans perte très importante ; la seule perte produite a été occasionnée par un accident survenu au train et qui a causé un retard de plusieurs heures.

On suggère qu'à l'avenir le département notifie ceux qui demandent des alevins que si les eaux dans lesquelles ils se proposent de les mettre ne sont pas à une distance raisonnable de la piscifacture, et s'ils n'ont point des moyens de transport rapides, leur demande ne peut être accordée. Il est inutile d'essayer à transporter

des alevins à de grandes distances, à des endroits à peu près inaccessibles, uniquement pour faire plaisir à des solliciteurs qui portent des plaintes graves contre les employés de piscifactures s'il survient des accidents dans le transport souvent difficile et dangereux des alevins.

RÉPARATIONS.

Dans le cours de l'été et de l'automne derniers, quelques réparations furent faites à la piscifacture, notamment au crépi du plafond de la chambre d'incubation et des deux tuyaux de cheminées ; sur le côté est de cette chambre on a, au moyen de planches, protégé le crépi du mur contre l'action de l'eau et de la gelée ; on a donné quelques couches de peinture et de vernis aux auges, aux plateaux et au réservoir. Dans son ensemble l'établissement est maintenant dans un excellent état et peut soutenir avantageusement la comparaison avec toutes les autres piscifactures du pays.

CEUILLAGE D'ŒUFS.

Le 11 octobre dernier le surintendant-chef Wilmot me donna instruction de me rendre à Carleton, Saint-Jean, pour aider le directeur Mowat à manipuler le saumon qui avait été mis dans l'enclos. Le 29 nous commençâmes les opérations, et le 1er novembre je partis avec quatre boîtes d'œufs qui furent placées, la même nuit, dans les auges à incubation. Le lendemain je repartis pour Carleton, et le 6 novembre, par une tempête terrible, j'apportai cinq autres boîtes d'œufs, ce qui fait en tout à peu près 1,800,000 œufs. Le reste des œufs cueillis à Carleton, environ 1,000,000, furent emportés à la piscifacture de Bedford, Nouvelle-Ecosse, par le directeur Mowat. Nombre total de saumons manipulés cette année : 489—dont 367 femelles et 132 mâles—qui ont donné 2,800,000 œufs, soit une moyenne de 7,845 par chaque femelle. Nous avons trouvé les saumons de l'étang en bonne condition et plus gros qu'à l'ordinaire : il y en avait quelques-uns extraordinairement gros, les plus gros que j'aie jamais vues. Ils furent remis en liberté en aussi bon état, apparemment, qu'ils étaient lorsque nous les sortîmes de l'étang ; nous n'avons vu que deux morts pendant l'opération. L'officier O'Brien, chargé de surveiller le saumon dans l'étang, avait tout préparé pour que nous pussions nous mettre à l'œuvre en arrivant, et avait mis à notre service des employés intelligents et obligeants. Un grand changement pour le mieux a été fait à l'étang : l'établissement de réservoirs d'eau douce et d'autres accessoires pour laver et rincer les œufs, ainsi que plusieurs autres améliorations, ont beaucoup contribué au succès des opérations qui se font aujourd'hui à l'étang de Carleton. Les œufs qui se trouvent actuellement dans cette piscifacture ont belle apparence et portent des signes évidents d'embryons. Quand viendra l'éclosion, je crains qu'il y ait emcombrement d'alevins ; s'il se produisait, il serait à peu près impossible d'éviter l'étouffement de quelques alevins. Pour cette raison je ne crois pas qu'il serait prudent de nous envoyer de Newcastle, cette année, la quantité ordinaire d'œufs de truite saumonée : cela augmenterait d'autant la difficulté que nous pourrons avoir de mettre les alevins à l'abri des pertes que causerait un encombrement.

AUGMENTATION DE POISSON.

Je ne possède pas de données très authentiques sur lesquelles je pourrais baser un rapport exact au sujet de l'augmentation de certaines espèces de poissons que l'on trouve aujourd'hui dans nos eaux ; mais il est généralement admis par les pêcheurs à la ligne et par d'autres personnes que l'accroissement du saumon dans la rivière Saint-Jean et quelques-uns de ses tributaires a été très remarquable, spécialement dans la Tobique. Cette rivière devient fameuse pour la pêche à la ligne ; elle fut visité l'été dernier par bon nombre de pêcheurs de Toronto et de Montréal, et par les membres suivants du *Tobique Salmon Club* : MM. W. H. Ingram et Fils, W. D. Winson, C. S. Sterns et Fils, et C. Wood, de Philadelphie ; J. Crosby Brown, de New-York ; Edward Brooks, de Boston ; Col. J. J. Tucker, de Saint-Jean, et W. Turney Whitehead, de Frédéricton, et d'autres encore. D'après ce que j'ai pu voir, le nom-

bre de saumon pris à la mouche a été de 130, et la plus grosse de ces pièces pesait 26 livres.

J'ai nommé spécialement cette rivière parce qu'elle offre un exemple frappant des bons résultats obtenus par notre établissement en y déposant des alevins produits artificiellement ici. C'est également ainsi que le public explique l'abondance de saumon qu'il voit dans la rivière Tobique. A l'appui de ce jugement je dois dire que, il y a quelques années j'ai, en compagnie de pêcheurs expérimentés, parcouru cette rivière sur toute sa longueur sans pouvoir y capturer un seul saumon; plus tard encore, à l'époque où j'étais garde-pêche sur la même rivière, on avouait qu'il était impossible d'y prendre un saumon à la mouche, tandis que maintenant le saumon y est capturé en nombre suffisant pour satisfaire les appétits raisonnables des sportsmen. Aujourd'hui la rivière Tobique est bien protégée, et le saumon était abondant tout le long de la rivière Saint-Jean l'été dernier, mais il a été tué illégalement et sans remords. En effet la loi concernant l'emploi de rets n'est qu'une plaisanterie sur cette rivière; il n'y a point de gardiens dans le comtés d'York, de Carleton et de Victoria; ou, s'il y en a, ce sont certainement des employés négligents, car ils ne font rien pour contrôler les pêcheurs et prévenir la maraude. Des mesures devraient être prises pour mettre fin à la barbare destruction du poisson au moyen du dard.

CHAS. McCLOSKY,
Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

6.—PISCIFACTURE DE MIRAMICHI—NOUVEAU-BRUNSWICK.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les opérations de cette piscifacture en 1894.

Le travail, en général, a été accompli avec autant de succès que les années passées.

Dans l'automne de 1893 nous avions ici 1,575,000 œufs. Cette quantité étant beaucoup trop considérable pour être placée sans danger dans notre établissement, il fut jugé prudent d'en transférer environ 300,000 à un autre moins bien pourvu. En conséquence ordre fut donné par le département d'envoyer cette quantité à la piscifacture de Sydney, Cap-Breton. Le transfert s'est opéré dans les derniers jours de mars, alors que les œufs étaient embryonnaires. Après cet envoi, il nous restait 1,275,000 œufs de saumon. A part cela, nous en reçûmes 50,000 de la piscifacture de Ristigouche. Ce dernier envoi nous a été fait afin de nous permettre de continuer l'expérience que nous voulons faire en introduisant dans les eaux de la Miramichi le saumon plus gros de la rivière Ristigouche. Ajoutant les 50,000 œufs reçus de Ristigouche à ceux qui nous restaient après notre envoi à Sydney, nous nous sommes trouvés avec 1,325,000 œufs. L'éclosion de cette grande quantité d'œufs s'est faite heureusement; les pertes totales, depuis le moment du ceuillage jusqu'à celui de la distribution, n'ont été que de 75,000, un peu plus de 5½ pour 100—laissant une quantité de 1,250,000 alevins qui ont été distribués comme suit:—

Rivière Miramichi nord-ouest	450,000
Adams et chutes Nord-ouest (alevins de la Ristigouche)	50,000
Grande rivière Miramichi sud-ouest	150,900
Petite " "	350,000
Rivière Grande Sevogle	75,000
Rivière Barnabé	75,000
Ruisseau de Stewart	25,000
Rivière Renous	75,000
Total	1,250,000

Cette quantité d'alevins a été distribuée sans encombre sur presque tous les points accessibles le long des différentes rivières. Quoique le mode de distribution sur ces rivières entraîne beaucoup de lenteurs, il a été invariablement couronné de succès depuis cinq ou six ans. Les chemins raboteux, dans le haut des rivières, nécessitent l'emploi de voitures à bois dont la marche est très lente; puis, comme l'eau est très basse et le fond des cours d'eau très rocheux, les alevins ne peuvent pas être distribués sur les frayères dans des chalans, ainsi que le font d'autres piscifactures. Cependant, comme le transport des alevins s'est fait depuis quelques années avec beaucoup de succès avec les moyens qui sont présentement à notre disposition, je ne vois pas qu'il me soit possible de suggérer un mode qui donnerait plus de satisfaction.

CAPTURE DE POISSONS REPRODUCTEURS.

Comme nous avions fait pendant l'été les préparatifs que nécessite cette partie de nos travaux, les opérations commencèrent le 3 septembre sur les mêmes fonds de pêche et de la même manière que les années précédentes. Elles furent momentanément suspendues le 16 octobre par une très forte crue d'eau qui emporta les rets et permit au saumon de monter la rivière au delà de notre atteinte. Cependant, comme le poisson abondait dans les rivières avant la crue, nous pûmes nous en procurer un bon nombre. Mon aide et les pêcheurs disent que vers la fin de septembre il y avait une grande abondance de gros saumons et une quantité innombrable de saumoneaux dans les étangs et les rapides. La capture de saumon par nos rets est une preuve que le poisson était abondant: entre le 3 septembre et le 16 octobre ils en ont pris 317, dont 190 étaient des femelles et 127 des mâles.

CUEILLAGE D'ŒUFS.

La récolte des œufs commença le 20 octobre, et fut heureusement complétée avant le 1er novembre. Tous les poissons emprisonnés dans l'enclos furent manipulés, puis libérés en bon état—sauf dix qui étaient faibles lorsqu'ils furent mis dans l'enclos, par suite de blessures qu'ils s'étaient faites dans les rets. La quantité totale d'œufs retirés des femelles s'est chiffrée par 1,200,000, donnant une moyenne d'un peu peu plus de 6,300 par femelle. Les œufs furent placés dans les auges à incubation, où ils sont restés jusqu'ici en excellente condition. Nous pourrions en céder environ 200,000 à la piscifacture qui en aurait besoin; nous aurions ainsi plus de place pour les alevins après l'éclosion.

RÉPARATIONS.

Des réparations complètes ayant été faites l'année dernière, la piscifacture et ses accessoires sont aujourd'hui dans une condition de premier ordre. Le barrage et les installations générales ont été minutieusement inspectés, et toutes les réparations dont ils pouvaient avoir besoin furent exécutées durant l'été. Donc, tout ce qui se rapporte aux opérations de l'établissement est maintenant en bon ordre, et, à moins d'accidents imprévus, il y aura, d'ici à quelque temps, peu de déboursés à faire pour réparations.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les pêcheurs à la ligne disent avoir fait des captures de saumon très satisfaisantes sur les différents bras de la rivière Miramichi pendant la dernière saison. La pêche aux rets dans les parties de la rivière et de la baie où la marée se fait sentir a été très rémunérative, aussi la capture du poisson destiné au commerce a égalé celle de l'année précédente. Les nouvelles reçues de pêcheurs et d'autres sources me démontrent d'une façon évidente que la pêche du saumon sur la Miramichi s'est merveuilleusement améliorée depuis six ans.

L'introduction du gros saumon de la Ristigouche dans ces eaux s'est accomplie avec succès par l'installation d'alevins de la Ristigouche produits à votre établissement dans les sources de la rivière Miramichi. Plusieurs de ces gros saumons ont été pris dans les rets, ainsi que par les pêcheurs à la ligne durant les deux ou trois dernières années. Le nombre en a été cette année beaucoup plus grand qu'auparavant.

Une autre preuve de l'abondance du poisson réside dans la certitude et la facilité avec lesquelles des reproducteurs peuvent être capturés en peu de temps pour notre piscifacture. Cette année près de 320 saumons ont été pris au moyen de petits rets dans les rapides en un peu plus de deux mois, et dans le même temps les pêcheurs ont redonné la liberté à des centaines de saumoneaux. Il y a six ans on prenait deux fois cet espace de temps et on travaillait deux fois plus pour obtenir un peu plus de la moitié du nombre de reproducteurs qui ont été pris cette année.

L'état prospère de la pêche du saumon et le grand nombre de reproducteurs que l'on peut voir à l'époque de la fraie sont des témoignages suffisants des bons résultats que ces eaux ont retiré de la culture artificielle du saumon à notre établissement.

ISAAC SHEASGREEN,

Direcreur.

M. Samuel Wilmot,
Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

7.—PISCIFACTURE DE RISTIGOUCHE—PROVINCE DE QUÉBEC.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon quatorzième rapport annuel, qui couvre les opérations de cet établissement en 1894.

Un million dix-huit mille alevins provenant de notre piscifacture ont été distribués, le printemps dernier, dans la rivière Ristigouche et ses tributaires, comme suit:—

Rivière Kedgwick	200,000
" Ristigouche, en amont des Fourches Kedgwick	200,000
" " depuis la piscifacture jusqu'aux Fourches Kedgwick	193,000
" Upsalquitch	200,000
" Métapédia	225,000
Total	1,018,000

En outre, 350,000 œufs embryonnaires de saumon ont été transférés aux piscifactures de Miramichi et de Bedford : ce qui fait un grand total de 1,368,000 alevins et œufs embryonnaires sortis de notre établissement en 1894.

Voici un relevé des saumons reproducteurs qui ont été capturés par les rets du gouvernement ou achetés de pêcheurs, et mis dans le réservoir à la tête du courant de marée pour les besoins de la piscifacture pendant la présente saison :—

Date.	Ile Murray, rets du gouvernement.	Crique de Pitt, rets du gouvernement.	Achetés de M. Adams, pêcheur.
29 mai	2	...	7
30 "	6	...	3
31 "	4	...	1
2 juin	12	...	2
5 "	10	...	...
6 "	6	...	5
7 "	16	...	7
8 "	13	6	6
9 "	7	3	4
12 "	15	39	9
13 "	13	13	
14 "	6	7	8
15 "	...	14	7
16 "	8	10	3
19 "	17	5	...
20 "	10	4	...
21 "	11	3	2
22 "	16	14	4
23 "	29	5	2
26 "	7	...	4
27 "	11	3	...
28 "	10	7	1
29 "	9	8	1
30 "	10	...	...
3 juillet	7	4	...
4 "	11	5	...
5 "	16	5	...
6 "	24	5	...
7 "	12	5	...
10 "	12	4	...
11 "	7	8	...
12 "	5	6	...
14 "	13	6	...
18 "	5	...	...
20 "	2	...	...
24 "	1	...	...
25 "	1	...	...
28 "	3	...	...
1er août	1	...	...
3 "	1	...	...
6 "	2	...	...
Totaux	371	189	76

Ce tableau donne un total de 637 saumons reproducteurs placés dans le réservoir.

Les notes consignées au journal accusent une perte de 70 poissons qui ont été blessés par les rets et qui ont contracté la maladie du champignon. 311 femelles et 251 mâles ont passé par la manipulation ; les femelles ont donné 3,000,000 d'œufs, soit près de 10,000 œufs chacune. Ces œufs furent transportés à la piscifacture dans des remorqueurs, et placés sans aucune perte dans les auges à incubation. Après la fraie, les reproducteurs furent remis en liberté dans la rivière.

En ce moment, 31 décembre, les œufs qui se trouvent dans l'établissement sont en bonne condition ; les embryons sont très visibles, en sorte que nous pouvons espérer une éclosion considérable. Je suggère que 500,000 œufs embryonnaires soient transférés en temps opportun à quelqu'une des autres piscifactures, afin de dimiuuer notre quantité et prévenir l'encombrement ou des pertes possibles lorsque viendra le temps de l'éclosion.

PRODUCTION D'ALEVINS, 1894.

La districution des alevins s'est faite très heureusement le printemps dernier; l'emploi des boîtes à claire-voie flottantes, qui avaient donné jusque-là des résultats satisfaisants, a été accompagné, cette fois, de très peu de pertes.

Toutefois, une amélioration trouverait place dans cette partie de nos opérations, et elle devrait être faite tout de suite. Au lieu de mettre 100,000 alevins dans une grande boîte ou caisse à claire-voie ayant plusieurs subdivisions, on devrait employer des baquets en ferblanc perforés. Ces baquets devraient avoir 2½ pieds de large, 3 pieds de long et 8 pouces de profondeur, être divisés au milieu et perforés aux deux bouts; chaque boîte à claire-voie contiendrait 12 des baquets dont on se sert actuellement, et chaque baquet pourrait contenir de 18,000 à 20,000 alevins. Dans le remorquage il y aurait, de la sorte, un courant d'eau incessant et on pourrait transporter une plus grande quantité d'alevins à moins de frais. Ce mode de transport opérerait une économie considérable, car les baquets ne coûteraient, que $3 ou $3.50 chaque, et les boîtes à claire-voie que nous employons maintenant pourraient servir encore pendant quelques années. Mais si l'amélioration que je suggère n'est pas faite, il nous faudra pour la distribution du printemps prochain quatre nouvelles boîtes qui coûteront à peu près $25 ou $30 chacune.

NOUVEAUX RÉSERVOIRS.

Nous aurons certainement besoin d'une autre demi-douzaine de réservoirs en fer galvanisé pour les alevins le printemps prochain; ils coûteront à peu près $5 chaque. Il nous faudra aussi, pendant l'hiver, 1,000 ou 1,500 pieds de bois pour conduits de distribution, et autres installations qui seront nécessaires aux alevins après l'éclosion du printemps prochain. La piscifacture aura besoin de quelques réparations générales le printemps prochain: le plancher est pourri, et un nouveau conduit de distribution est nécessaire. Le gardien pourra exécuter ces travaux, si on lui en fournit les matériaux. Les terrains de l'établissement devraient être arpentés et entourés de clôtures, car le propriétaire du terrain voisin empiète sur la propriété du département. Le gardien pourrait aussi construire la clôture si on lui en fournissait les matériaux, qui coûteraient une centaine de dollars.

Il faudra pour le printemps prochain quelques 200 brasses de rets à saumon pour les deux fonds de pêche de Tide-Head: ils coûteront à peu près $140. Le vieux rets que nous avons aurait besoin de réparations pour une vingtaine de dollars. Il nous faudrait aussi, pour la prochaine campagne, 500 piquets à rets qui coûteraient environ $40.

Suivant instructions officielles, je quittai cette piscifacture le 27 octobre pour aller donner un coup de main à l'établissement de Carleton, où 389 saumons furent manipulés; ils rendirent à peu près 2,800,000 œufs. Sur cette quantité, 1,800,000 furent portés à la piscifacture des Rapides des Femmes en haut de la rivière, et 800,-000 à la piscifacture de Bedford, Nouvelle-Ecosse.

Tous les pêcheurs s'accordent à dire que la rivière Ristigouche a été remontée cette année par un plus grand nombre que jamais de poissons exceptionnellement gros. Pêcheurs aux rets et pêcheurs à la ligne ont opéré des captures importantes; on dit aussi qu'il s'est fait beaucoup de pêche illégale tout le long de la rivière. Des mesures sévères devraient être prises pour prévenir ces illégalités à l'avenir.

ALEXANDER MOWAT,

Directeur.

M. Samuel Wilmot,
Surintendant de la pisciculture,
Ottawa.

8.—PISCIFACTURE DE GASPÉ—PROVINCE DE QUÉBEC.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présentér un rapport annuel sur nos opérations en 1894.

En regardant au rapport de 1893, vous verrez que le nombre d'œufs placés dans notre piscifacture pendant l'automne de cette année-là était de 910.000. L'ancien directeur rapporte que ces œufs ont produit 850,000 alevins qui ont été distribués comme suit.

Rivière Saint-Jean	200,000
Rivière York	50,000
Rivière Dartmouth	600,000
Total	850,000

CAPTURE DE REPRODUCTEURS.

En arrivant de Miramichi pour prendre charge de cet établissement, le 15 août, je constatai que l'époque de la capture de saumons reproducteurs pour la manipulation était passée, et que le nombre de ceux qui étaient retenus captifs dans l'étang était de 134. La plupart de ces poissons avaient été pris au moyen de rets à chambres tendus dans la rivière Dartmouth à l'endroit où la marée commence, et le reste avaient été achetés d'un pêcheur ayant permis. Depuis le moment où le premier saumon fut placé dans l'étang jusqu'à celui où ils en furent retirés immédiatement avant la fraie, quatorze sont morts de blessures qu'ils avaient reçu dans les rets qui les avaient pris. Il ne restait plus que 120 reproducteurs, dont 67 femelles et 53 mâles.

CUEILLAGE D'ŒUFS.

Il est à remarquer que la durée de la fraie est comparativement plus longue ici, car près d'un mois s'est écoulé entre le temps où les premiers poissons ont été dépouillés de leurs œufs et celui où les derniers furent libérés après avoir rendu leur frai. Voici les dates où le cueillage s'est fait et le nombre d'œufs obtenu chaque jour :—

Date.	Nombre de poissons.	Nombre d'alevins.
10 octobre	9	108,500
11 "	5	59,500
15 "	12	126,000
19 "	6	87,500
23 "	11	119,000
27 "	8	67,000
31 "	8	66,000
2 nov.	8	66,500
Totaux	67	700,000

On voit par ce tableau que la moyenne d'œufs par femelle a été de 10,450.

Le travail de la manipulation se fait à l'étang, dans le haut de la rivière Dartmouth, à 7 milles de la piscifacture. Les œufs furent placés sur les plateaux, puis mis dans des boîtes et transportés en canots de l'étang à la piscifacture, où

ils furent placés dans les auges à incubation : ils étaient en très saine condition. Les reproducteurs furent rendus à la liberté peu après la manipulation.

AMÉLIORATIONS.

Il n'y a pas de doute que le mode que nous suivons actuellement pour nous procurer des reproducteurs pourrait être amélioré de façon à nous en donner un plus grand nombre. Jusqu'ici le nombre moyen de poissons manipulés dans notre établissement a été de 150. Ce nombre devrait être doublé, ce qui aurait pour effet de multiplier nos opérations et de faire parmi les rivières, le long de la côte, une plus large distribution d'alevins. Au lieu d'acheter comme maintenant quelques poissons d'un seul des pêcheurs qui ont des permis, à part ceux qui sont capturés par le rets du département, il a été suggéré de prendre un ou plusieurs des fonds autorisés et de les faire exploiter par nos propres employés. Avec de bons rets nous pourrions ainsi avoir un beaucoup plus grand nombre de reproducteurs que maintenant, et cela sans augmenter sensiblement les frais, car le nombre des employés resterait le même.

2. Une amélioration devrait aussi être faite à l'étang situé sur un petit cours d'eau qui se jette dans la rivière Dartmouth. Actuellement, deux barrages pratiqués à travers le cours d'eau forment l'étang dans lequel les reproducteurs sont enfermés. On se demande s'il ne serait pas mieux d'établir l'étang à l'embouchure du cours d'eau, où le fond est plus sablonneux. Le poisson aurait en cet endroit l'avantage d'un plus gros volume d'eau, car chaque marée pénétrerait dans l'étang. Ce changement pourrait être opéré par un autre barrage dont la construction ne dépasserait pas $150, avec d'autres améliorations.

RÉPARATIONS.

Avant le placement des œufs dans la piscifacture cette année, des réparations furent faites à l'intérieur de la bâtisse ; mais comme des réparations générales seront nécessaires l'année prochaine nous n'avons fait que ce qui était strictement urgent pour cet hiver. Un examen minutieux a fait voir que les murs de la salle aux couvées et les appuis de la maison étaient très détériorés. Il y avait encore d'autres travaux à exécuter, car il n'existe pas d'issue par laquelle l'eau puisse s'écouler après avoir passé par la salle aux couvées. Il faudra donc, après que les alevins auront été distribués le printemps prochain, enlever les auges de la maison et refaire celle-ci complètement.

OBSERVATIONS.

Tant que ces réparations et améliorations n'auront pas été faites et tant que la piscifacture n'aura pas été complètement équipée, la production d'alevins ne saurait guère augmenter. Si nos travaux doivent avoir des résultats appréciables, il importe que la piscifacture et tout ce qui s'y rattache soient en bonne condition.

Bien que les rivières de cette partie du pays voient chaque année s'opérer de bonnes captures de saumon, il n'y a pas de raison pour que le rendement ne soit pas considérablement augmenté par la culture artificielle, dont les bienfaits sont déjà si clairement démontrés.

Les avantages que nos rivières ont retiré de la piscifacture, ainsi que de la pisciculture en général, sont hautement appréciés par les pêcheurs et d'autres encore. Si donc le département exécute les reparations suggérées et qui donneront un plus vaste champ aux opérations, l'utilité de notre établissement sera augmentée et il donnera des résultats plus satisfaisants.

WM. SHEASGREEN,

Directeur.

M. Samuel Wilmot,
Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

9.—PISCIFACTURE DE TADOUSSAC—PROVINCE DE QUÉBEC.

RAPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel au sujet de nos opérations en 1894.

Les 2,094,200 œufs de saumon qui avaient formé la cueillette d'octobre et de novembre 1893, commencèrent à éclore vers la dernière semaine d'avril 1894, et 1,975,000 alevins furent distribués pendant le mois de juin, parmi les cours d'eau suivants:—

Rivière Sainte-Marguerite	500,000
do Upper Baude	500,000
do Chisholm	400,000
do Old Mill	100,000
do A Mars	50,000
do Du Loup	15,000
Lacs de Mowat	400,000
Lacs de la piscifacture	10,000
Total	1,975,000

CAPTURE DE SAUMONS REPRODUCTEURS.

Quatre cents soixante et onze soumons furent capturés, dont cent vingt furent relâchés des rets parce qu'ils n'avaient pas la taille voulue; il en est donc resté trois cent cinquante et un pour l'usage de la piscifacture.

Ces derniers furent gardés dans l'étang tout près de la piscifacture, où l'eau de marée passe de la rivière Saguenay par un grillage en fer. Les reproducteurs furent pris au moyen de deux rets tendus et manœuvrés par deux employés du département durant les trois mois de la pêche au saumon.

De ces 351 saumons, 215 étaient des femelles, et 135 des mâles. Les opérations de la manipulation commencèrent le 22 octobre, et se terminèrent le 13 novembre, alors que ces reproducteurs furent rendus en bonne condition à la rivière. Le cueillage a produit 2,295,000 œufs qui ont été mis dans la piscifacture. Cette quantité représente une moyenne de 10,675 œufs par femelle.

Durant tout le temps de la captivité des saumons reproducteurs dans l'étang, c'est-à-dire depuis le mois de mai jusqu'à celui de novembre, un seul, un mâle, est mort.

Quelques jours après leur remise en liberté, ils ont été vus: ils étaient en aussi bon état qu'avant la manipulation.

Les œufs qui se trouvent en ce moment sur nos claies progressent favorablement.

DISTRIBUTION DES ALEVINS.

La distribution des alevins a été faite avec succès dans le haut du Saguenay et aux alentours de Tadoussac. Le transport aux rivières Sainte-Marguerite, Baude, Chrisholm, et aux lacs Mowat, s'est opéré en barouches. Je dois beaucoup à Mr D. W. Blanchard, de Boston, le locataire du bras nord-est de la rivière Sainte-Marguerite, qui a eu l'obligeance de me prêter les services de ses hommes et de ses canots lorsque j'ai déposé des alevins dans la rivière Sainte-Maguerite.

N'ayant pu avoir à temps le remorqueur de MM. Price, Frères et Cie, il m'a été impossible de distribuer toute la quantité d'alevins que je destinais à la partie supérieure du Saguenay; je l'ai partagée entre les rivières Sainte-Marguerite, Baude, Chrisholm, et les lacs Mowat.

CONDITION DES ŒUFS ET RÉPARATIONS.

La piscifacture est en bon état. La salle des couvées est vaste et peut contenir deux millions et demi d'œufs de saumon. Il faudra pour l'année prochaine les réparations ordinaires, telles que le peinturage de l'extérieur des auges et du grand réservoir, et le vernissage des cloisons. Un bidon de cinq gallons de vernis et deux bidons de blanc de plomb seront nécessaires : peinture, vernis et travail ne coûteront pas plus de trente dollars.

Nous aurons aussi besoin de 25 autres grandes boîtes pour la distribution d'alevins de saumon, 200 grandes claies ou 300 petites en ferblanc perforé; plus, cent cinquante livres de ficelle pour les rets à saumon qu'un coup de vent a grandement avariés l'été dernier.

RÉSULTATS DE LA PISCICULTURE.

La meilleure preuve des bons résultats obtenus par la piscifacture de Tadoussac réside dans les captures de saumon infiniment plus considérables que les pêcheurs aux rets et à la ligne font dans les rivières où des alevins ont été déposés depuis huit ou neuf ans. C'est un témoignage que tous les pêcheurs se plaisent à rendre, et ils espèrent que la production de notre établissement se chiffrera par plusieurs millions de plus.

L'article suivant du *Progrès du Saguenay*, publié au mois de juillet dernier, fait connaître les services rendus par notre piscifacture:—

"Toutes nos rivières à saumon, tributaires du Saguenay, telles que Sainte-Marguerite, petit Saguenay, Saint-Jean, Eternité, à Mars et Shipshaw, sont bien remplies de saumons reproducteurs. Un citoyen, M. O. Côté, ancien député provincial, nous disait au mois d'octobre que nous ne saurions nous faire une idée de la quantité de saumons reproducteurs que contient la rivière à Mars. Ce monsieur est propriétaire d'une grande partie de la rivière à Mars. Il dit aussi que la pêche à la mouche a été splendide, et il l'attribue, ainsi que la grande augmentation du saumon, entièrement aux alevins que la piscifacture de Tadoussac dépose chaque année dans cette rivière."

Les membres du club Sainte-Maguerite, sur le bras nord-ouest de cette rivière, et deux citoyens de Boston, MM. W. M. Brackett et D. W. Blanchard, sur le bras nord-est, dont ils sont locataires, ont pris à la mouche autant de saumons qu'ils ont voulu. On dit que sur la rivière Saint-Jean, le propriétaire, l'honorable John Evan Price, a pris, également à la mouche, vingt-deux saumons dans deux jours. Le saumon monte maintenant jusqu'à la rivière Shipshaw, où M. Joseph Villeneuve, un citoyen absolument digne de foi qui réside tout près de là, dit en avoir vu plusieurs. Si un passage était pratiqué au moyen de la dynamite dans les grandes chutes de la rivière Saguenay à 12 ou 15 milles en amont de Chicoutimi, le saumon pourrait se rendre jusqu'à la grande décharge du lac Saint-Jean. Comme le désir général des pêcheurs de saumon est maintenant de voir augmenter les piscifactures, et comme les résultats de l'établissement de Tadoussac sont devenus si évidents, nombre de gens qui étaient hostiles aux piscifactures il y a quelques années sont aujourd'hui les plus désireux de voir la pisciculture se développer par n'importe quels moyens. On est d'avis qu'un très grand établissement ichthyogéniqne, d'une capacité de cinq ou six millions d'œufs, serait d'un immense avantage pour cette partie du pays, car il augmenterait la production du poisson sur la côte. Il y a ici tout ce qu'il faut pour cela : de beaux fonds tout près de Tadoussac pour capturer le saumon reproducteur, et un bon étang pour le garder jusqu'à ce qu'il soit prêt à payer.

L. N. CATELLIER,

Directeur

M. Samuel Wilmot,
Surintendant en chef de la pisciculture,
Ottawa.

10.—PISCIFACTURE DE MAGOG—PROVINCE DE QUÉBEC.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

Monsieur,—Voici le rapport sur les opérations de la piscifacture de Magog en 1894.

Les œufs de truite saumonée et de poisson blanc sont arrivés ici, à l'état embryonnaire, le 1er mars 1894 : ils venaient des établissements de Newcastle et de Sandwich, Ontario. Celui qui en avait charge a déclaré que l'envoi contenait environ 2,000,000 d'œufs de poisson blanc et 1,000,000 de truite saumonée. Les alevins sont éclos en temps sans accidents et ont été déposés en parfaite condition dans les nappes d'eau suivantes :

POISSON BLANC.

Lac Oxford, comtés de Brome et Sherbrooke	100,000
do Mégantic, comté de Mégantic	100,000
do Memphremagog, comtés de Stanstead et Brome	700,000
do Brome do de Brome	100,000
do Massawippi do de Stanstead	100,000
do Trowsers Leg do de Brome	50,000
do Long do de do	50,000
Total	1,200,000

TRUITE SAUMONÉE.

Lac Oxford, comtés de Brome et Sherbrooke	100,000
do Massawippi, comté de Stanstead	50,000
do Mégantic do de Mégantic	50,000
do Brome do de Brome	50,000
do Memphremagog, comtés de Stanstead et Brome	400,000
do Trowsers Leg do de Brome	25,000
do Long do de do	25,000
Key Pond, comté de Sherbrooke	50,000
Lac Stoke	10,000
do Peoples, comté de Stanstead	75,000
Total	835,000

La piscifacture est annuellement fournie d'œufs à l'état embryonnaire par Newcastle et Sandwich, Ontario. Les alevins ont été heureusement transportés aux eaux qui devaient les recevoir ; il en est mort très peu.

Si les boîtes de distribution ne sont pas encombrées et si on les entretient bien d'eau fraîche et d'air, il y a très peu de mortalités.

La piscifacture est en bonne condition, et elle n'aura probablement pas besoin de réparations importantes cette année.

Il nous faudra, pour l'année prochaine, environ sept cordes de bois de chauffage de deux pieds ; il coûte $1.50 la corde.

Nous pouvons nous passer d'appareils à incubation cette année.

Après avoir interrogé plusieurs pêcheurs et employés aux pêcheries, j'ai appris que la truite saumonée et le poisson blanc sont très nombreux dans les eaux où les alevins ont été déposés. J'ai demandé des certificats à cet effet ; on m'en a promis, et je vous les enverrai dès que je les aurai reçus.

D'après mes propres observations et d'après mes renseignements reçus, je crois que les règlements de pêche sont beaucoup mieux vus qu'autrefois. La pêche illégale en "temps de clôture" a certainement diminué de 75 pour 100 dans le cours des trois dernières années. La prompte exécution des lois a un effet salutaire.

A. H. MOORE,
Directeur,

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant en chef de la pisciculture.
Ottawa.

11.—PISCIFACTURE DE NEWCASTLE—ONTARIO.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de cet établissement pendant l'année dernière.

Comme je vous l'ai dit déjà, la quantité d'œufs de truite saumonée obtenue et déposée ici dans l'automne de 1893 s'est chiffrée par 9,000,000. Subséquemment j'ai reçu, de la part de la piscifacture de Sandwich, un autre envoi de 3,000,000 d'œufs de poisson blanc.

La proportion des éclosions a été pour le moins égale à la moyenne des années passées, bien que la saison ait été positivement défavorable. Il est tombé bien peu de neige dans cette localité l'hiver dernier, et le sol est resté exposé aux pluies et aux dégels, qui ont été fréquents ; il en est résulté que de grandes quantités de matières sédimentaires se sont introduites dans les auges à incubation et déposées sur les œufs. Pour les enlever et empêcher les œufs d'être étouffés, il a fallu les arroser ou les laver presque continuellement. Cela, joint à la manipulation un peu rude qu'ils avaient subie et aux secousses d'un transport en chemin de fer, fait qu'une grande partie des œufs se sont gâtés.

Il serait très important de trouver un moyen de filtrer l'eau qui passe dans cette piscifacture : une bonne filtration épargnerait beaucoup de travail, et il y aurait moins de pertes dans les éclosions. J'ai conçu à cet effet un plan dont je vous exposerai plus tard tous les détails.

DISTRIBUTION D'ALEVINS.

La distribution d'alevins s'est faite comme suit, d'après vos ordres :—

POISSON BLANC.

Lac Ontario, Hamilton	300,000
do Toronto	300,000
do Cobourg	300,000
do Picton	300,000
do Consecon	300,000
Baie de Quinté, Belleville	300,000
Lac Simcoe, Barrie	250,000
Lac Couchiching, Orillia	250,000
Lac Rosseau, Rosseau	250,000
Lac à l'Achigan, Orillia	250,000
Total	2,800,000

TRUITE SAUMONÉE.

Baie Georgienne, Wiarton	200,000
do Collingwood	100,000
do Midland	100,000
Lac Huron, Southampton	100,000
do Kincardine	100,000
Lac Simcoe, Barrie	100,000
do Orillia	100,000
Lac à l'Achigan, Orilia	100,000
Lac de Hall, Aurora	100,000
do Rosseau, Rosseau	100,000
do Crow, Marmora	100,000
do Jameson, Ormsby	100.000
do Rock, Verona	100,000
do Slates, Sydenham	100,000
Baie de Quinté, Belleville	100,000
Lac Ontario, Hamilton	100,000
do Toronto	100,000
do Cobourg	100,000
do Picton	100,000
do Consecon	100,000
do Newcastle	1,000,000
Lac Vert, Caledon	100,000
Total	3,200,000

ŒUFS EMBRYONNAIRES.

Grand-Falls, Nouveau-Brunswick	500,000
Magog, Québec	1,000,000
Bedford, Nouvelle-Ecosse	500,000
Total	2,000,000

Ce qui fait un grand total de 8,000,000 d'œufs embryonnaires et d'alevins sortis de notre établissement le printemps dernier. Le transport de cette énorme quantité de poissons à leur destination s'est opéré avec le plus grand succès ; ils ont été déposés, en bonne et saine condition, dans les différentes eaux auxquelles ils étaient destinés.

A propos de ces distributions faites par notre piscifacture, permettez-moi de dire que je les crois un peu trop générales, dans l'intérêt de l'œuvre elle-même. A moins qu'elles ne soient faites dans un simple but d'expérimentation, je ne crois pas qu'il soit sage d'implanter des alevins de truite saumonée et de poisson blanc dans un aussi grand nombre de petits lacs de la province. Un très petit nombre de ces eaux, si même il en est, conviennent à ces poissons, et il est fort douteux qu'elles possèdent les conditions nécessaires à leur subsistance et à leur développement. La truite saumonée et le poisson blanc ne sauraient être considérés, non plus, comme des poissons francs ; conséquemment, les espérances du sportman ne sauraient être réalisées, quand même un faible succès couronnerait la tentative d'en peupler ces petits lacs, tandis que le peu d'étendue de ces nappes d'eau et l'absence d'une pâture qui leur convienne empêcherait, je le crains, la création d'une pêcherie d'une certaine importance.

Nos lacs plus grands constituent l'habitat et les frayères naturelles de ces poissons, et quoique nous sachions que la reproduction naturelle dans ces eaux ait constamment diminué depuis plusieurs années, il semblerait à propos de borner là les efforts que nous faisons pour aider la nature.

CUEILLAGE D'ŒUFS.

Comme d'habitude, le cueillage des œufs dont nous avions besoin pour nos opérations de cette année s'est fait à Wiarton, sur la baie de Colpoy. Deux rets à enclos furent mis en œuvre, et la pêche commença le 16 octobre. Le poisson ne s'est pas approché de terre en aussi grand nombre que l'année dernière, puis de grands vents de nord-est et de grosses mers ont rendu la saison exceptionnellement défavorable; de sorte que nous n'avons pu nous procurer le nombre ordinaire de reproducteurs, et il en est résulté que les œufs que nous avons obtenus ont été en bien plus faible quantité. Dans l'espoir de nous refaire un peu, la pêche fut continuée jusqu'au 27 novembre, mais sans plus de succès. Bref, nous n'avons recueilli que 7,000,000 d'œufs qui sont, du reste, dans une condition excellente.

RÉPARATIONS.

Il faudra nécessairement faire quelques réparations aux auges et aux planchers pour nous permettre de continuer nos opérations avec succès. Le plancher de la salle du second étage a besoin d'être complètement refait, car l'eau qui s'échappe des auges, passant à travers ce plancher, rend la salle d'en bas absolument inserviable. Dès le commencement du printemps j'ai demandé l'autorisation de faire exécuter ces réparations, mais elle ne m'a pas été donnée. Je me permets d'insister pour qu'elles soient faites dans le cours de l'été prochain, sans quoi il ne sera plus possible d'utiliser la piscifacture. Les soliveaux qui supportent ce plancher sont en partie pourris, et si on retarde d'avantage la réparation demandée, il faudra les remplacer par d'autres qui ajouteront encore aux frais.

Quelques petites réparations ont été faites au barrage principal; il sera nécessaire, l'année prochaine, de renouveler le bordage du conduit en bois et de réparer les réservoirs en fer galvanisé.

A. B. WILMOT,
Directeur.

M. Samuel Wilmot,
Surintendant de la pisciculture,
Ottawa.

12.—PISCIFACTURE DE SANDWICH—ONTARIO.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport au sujet de nos opérations en 1894.

Nous avons distribué comme suit 47,000,000 de petits poissons blancs et 15,500,000 œufs embryonnaires:—

ŒUFS EMBRYONNAIRES.

Ottawa, Ont.	4,000,000
Newcastle, Ont.	3,000,000
Magog, Qué.	2,000,000
Bedford, N.-E.	3,000,000
Saint-Jean, N.-B.	3,000,000
Total	15,000,000

ALEVINS.

Pointe Edouard, lac Huron	3,000,000
Baie de Mitchell, lac Saint-Clair	3,000,000
Ile aux Pêches, do do	2,000,000
Belle-Ile, rivière Détroit	2,000,000
Ile de la Bataille, rivière Détroit	5,000,000
Baie en aval de l'île de la Bataille	4,000,000
Ile de Pierre, rivière Détroit	2,000,000
Ile du Bois-Blanc	5,000,000
Dans le lac Erié en aval de l'île du Bois-Blanc	2,000,000
Baie du Pigeon, lac Erié	2,000,000
Pointe de la Barre, lac Erié	2,000,000
Colchester, do	2,000,000
Kingsville, do	1,000,000
Leamington, do	1,000,000
Rondeau, do	1,000.000
Port-Stanley, do	1,000,000
Niagara, lac Ontario	1,000,000
Toronto, do	1,000,400
Dans la rivière à la piscifacture	7,000,000
Total	47,000,000

Les alevins furent déposés dans ces différentes eaux en bonne et saine condition. L'expérience m'a démontré que le meilleur mode de distribuer les alevins est par bateau, et lorsqu'il est absolument nécessaire de les distribuer par chemin de fer, le département devrait avoir un wagon spécial pour cela.

Je recommande de nouveau l'achat d'un petit remorqueur pour l'usage de notre établissement. Il coûterait à peu près $900. Il est difficile, dans la plupart des cas, d'en louer un bon lorsque nous en avons besoin.

Je désire faire quelques observations au sujet de l'incubation de l'année dernière. Vous remarquerez par les chiffres qui précèdent que la quantité n'a pas égalé la moyenne des années précédentes. En voici la raison :

La plupart des reproducteurs furent capturés de bonne heure à l'automne, et par suite il a fallu les parquer longtemps avant de les dépouiller de leur frai ; aussi plusieurs ont souffert de cette longue captivité dans les étangs.

Cet automne nous avons mis sur les claies de la piscifacture 100,000,000 d'œufs de poisson blanc cueillis aux endroits suivants :

	Reproducteurs capturés.	Œufs cueillis.
Ile du Bois-Blanc	1,400	13,000,000
Jetée n° 1, île de la Bataille	2,539	27,000,000
do n° 2, do	2,115	20,000,000
do n° 3, do	2,282	26,000,000
do n° 4, do	1,500	14,000,000
Total	9,836	100,000,000

Je suis heureux de dire que ces œufs sont en bonne condition, et tout indique qu'ils vont produire une très grande proportion d'alevins.

REPRODUCTEURS LIBÉRÉS APRÈS LA MANIPULATION.

Ile du Bois-Blanc			1,000
Jetée n° 1, île de la Bataille			1,000
do n° 2,	do		900
do n° 3,	do		1,200
do n° 4,	do		800
Poissons salés			200
do	morts		100
do	vendus		4,636
	Total		9,836

CAPTURE DU POISSON DANS LA RIVIÈRE DÉTROIT.

La pêche a donné de bons résultats l'automne dernier, bien que nous ayons pris moins de poissons que l'année précédente, pour la raison que nous trouvant avec assez de reproducteurs pour les besoins de l'établissement, nous avons cessé de pêcher; je suis certain que si nous avions continué jusqu'à la fin de la saison, nous aurions fait ce qu'on appelle une bonne campagne. Ce résultat est très encourageant et parle hautement en faveur des excellentes choses accomplies par la piscifacture, surtout si l'on considère que nous n'avons pas pêché le dimanche, ce qui a considérablement diminué nos captures. Ainsi, par exemple, un dimanche, pendant que nous nous reposions, nos cousins américains, qui pêchaient à l'île aux Herbes, prenaient 75 poissons à chaque coup de filet.

Tous nos reproducteurs sont capturés au moyen de seines.

RÉPARATIONS NÉCESSAIRES.

L'état général de la piscifacture est bon. Voici un relevé de ce dont nous avons besoin pour l'année prochaine, avec une estimation des frais :—

Réparation des pompes	$25 00
Réparation des fondations sous les supports des bocaux à incubation	20 00
25 nouveaux bocaux à incubation	35 00
Nouvelles lignes et réparation des rets	100 00
Remise des chantiers en place	100 00
Peinturage de l'intérieur de la piscifacture	50 00
Peinturage des chaloupes	25 00
Total	$355 00

LES CHANTIERS DE PÊCHE.

Je recommande fortement que les chantiers de pêche soit établis sur des flotteurs. Ces derniers pourraient être facilement remorqués sur les fonds et ramenés à établissement lorsque la campagne de pêche serait finie. Les frais seraient d'à peu près $100 par flotteur. Nous avons construit nos chantiers sur des jetées pour commencer la pêche et nous les démolissions une fois nos opérations terminées. Si nous les laissions sur les jetées quelques jours seulement après notre départ, ils étaient enlevés ou mis en pièces par les pirates de rivière. La construction et la démolition de ces chantiers entraînent chaque année de grandes dépenses. Je suggère que pour l'année prochaine le département construise deux flotteurs, afin d'y établir les chantiers pour les jetées n° 1 et n° 2, à l'île de la Bataille.

RÉSULTATS DES PISCIFACTURES.

D'après mes propres observations et d'après l'opinion impartiale de pêcheurs bien connus dans cette partie de la province, c'est un fait acquis que les piscifactures atteignent le but pour lequel elles ont été fondées. Il y a quelques années on prenait le hareng en abondance; aujourd'hui il ne s'en prend presque plus, et on peut dire qu'il est disparu de la rivière Détroit. Il en est de même de presque toutes les autres espèces de poisson commun. C'est une assez bonne preuve en faveur de la production artificielle du poisson blanc, car il est à peu près le seul poisson que l'on prenne aujourd'hui dans la rivière Détroit.

Cet automne le poisson est venu dans la rivière plus tard que l'année dernière. Nous n'avons eu à les garder dans les enclos que très peu de temps avant de les dépouiller de leurs œufs. Aussi les œufs que nous nous sommes procurés rapidement étaient d'une meilleure qualité que l'année dernière. Les reproducteurs que nous avons remis en liberté étaient en bonne et saine condition.

WILLIAM PARKER,
Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant de la pisciculture,
Ottawa.

13.—PISCIFACTURE D'OTTAWA—ONTARIO.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les opérations de la piscifacture d'Ottawa en 1894.

Le 26 novembre 1893 nous avons reçu de l'établissement de Newcastle 1,200,000 œufs de truite saumonée que nous avons déposés avec soin dans les auges de notre piscifacture; et le 4 mars 1894 nous avons reçu de Sandwich 4,000,000 d'œufs de poisson blanc. Tous étaient en bonne condition.

Aux mois d'avril et de mai suivants les alevins sont éclos sains et vigoureux, et furent distribués avec succès.

M. James Robertson, un employé du ministère des pêcheries, fut chargé de faire cette distribution, sur l'ordre du surintendant de la pisciculture. Il fit ensuite rapport qu'il avait déposé, sans pertes sensibles, les alevins dans les eaux suivantes :—

POISSON BLANC.

Lac de Meach, comté d'Ottawa, P. Q	480,000
Grand Lac, comté d'Ottawa, P. Q	280,000
Lac de la Montagne-Brulée, comté d'Ottawa, P. Q	320,000
Belleville	800,000
Deseronto	320,000
Picton	320,000
Trenton	480,000
Lac Sharbot	400,000
	3,400,000

TRUITE SAUMONÉE.

Lac de Sable, Sainte-Agathe, P. Q.	100,000
Grand Lac, comté d'Ottawa, P. Q.	80,000
Lac de la Montagne-Brulée, comté d'Ottawa, P. Q.	70,000
do Sharbot, comté d'Addington	100,000
do Charleston, comté de Leeds	100,000
do à la Loutre	50,000
do Collins, comté de Frontenac	50,000
do Rideau	150,000
do à l'Achigan	40,000
do de Sable	40,000
do Meache	100,000
do Lancaster	100,000
do Saint-Francis, Glengarry	100,000
	1,080,000

De plus, à la demande de M. George Taylor, un certain nombre de saumoneaux de l'Atlantique, âgés de trois ans, furent enlevés des réservoirs de cet établissement et déposés dans le lac Charleston.

Le 20 novembre nous avons reçu 1,500,000 œufs de truite saumonée de la piscifacture de Newcastle, et plus tard 4,500,000 œufs embryonnaires de poisson blanc furent obtenus de la piscifacture de Sandwich. Ils furent déposés dans les auges à incubation, et ils se portent bien.

Comme notre piscifacture se trouve dans la capitale fédérale et qu'elle est visitée durant chaque session par les ministres et les membres du parlement, ainsi que par des milliers d'étrangers pendant l'année, je demande humblement que les murs et le plafond de l'établissement soient peinturés en blanc, afin de donner plus de jour dans la salle ; et puis, c'est nécessaire, car les murs sont présentement en un très mauvais état.

A titre de témoignage du succès qui a couronné la dissémination du jeune poisson blanc produit dans notre établissement, j'insère ici la lettre suivante du Dr Aimé Trudel, d'Ottawa.

JOHN WALKER,
Directeur.

Samuel Wilmot,
Surintendant de la pisciculture,
Ottawa.

Ottawa, 27 avril 1894.

Cher monsieur Walker,
Piscifacture d'Ottawa.

Il me fait plaisir de vous apprendre que les efforts tentés par votre département pour peupler le lac à Meache de poisson blanc ont été couronnés de succès. Le 24 mai dernier je suis allé, avec le R. P. Gonthier et M. Alphonse Villeneuve, faire la pêche sur ce lac, et dans un très court espace de temps nous avons pris des douzaines d'un poisson blanc qui paraissait âgé d'une couple d'années ; il était en si grande quantité que souvent nous ne nous servions pas d'amorces pour le prendre.

Aimé Trudel, M.D.,
94 Avenue Victoria.

14.—HOMARDERIE DE BAY-VIEW, PICTOU, N.-E.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport sur les opérations de la homarderie de Bay-View, en 1894.

Le 24 mai j'arrivai à l'établissement de Bay-View, et commençai l'installation de l'appareil; le 28 tout était en bon état d'exploitation. Ce jour là nous reçumes les premiers œufs de la fabrique voisine.

Comme la quantité en était beaucoup plus faible, quoiqu'on y eut apporté un plus grand nombre de homards que les années précédentes, le steamer *Caberfeidh* partit le 4 juin, pour aller chercher des œufs dans d'autres fabriques sur le détroit de Northumberland.

Le 23 juin, nous avions un approvisionnement d'œufs complet. Le même jour les premiers alevins commencèrent à se montrer dans les bocaux, et le 9 juillet tous les œufs étaient éclos: ils ont produit 160,000,000 d'alevins qui furent distribués entre le cap George, comté d'Antigonish, et le cap John, comté de Pictou.

La distribution fut faite principalement par steamer, et lorsqu'ils furent mis à l'eau les alevins étaient forts et alertes. Très peu de pertes dans cette distribution.

Les œufs cueillis par les employés de la homarderie et apportés par steamers étaient en excellente condition: très peu de stériles.

La homarderie est en bon état, et si les réparations que j'ai recommandé de faire au quai sont exécutées, les dépenses de l'année prochaine seront insignifiantes.

Durant la campagne de pêche on a constaté que le homard était plus abondant qu'il ne l'avait été depuis plusieurs années.

De bien faibles captures après le 1er juillet, et plusieurs fabriques établies sur le rivage durent fermer leurs portes, faute de homard.

Les paqueurs et les pêcheurs reconnaissent les bons résultats de la homarderie, car de grandes quantités de petits homards ont été vus durant la dernière saison, sur des fonds où il n'y en avait pas auparavant.

Je vous inclus des lettres approbatives de MM. McLure et Leslie: le premier est l'un des plus importants paqueurs de la province, et le second était autrefois l'un de nos meilleurs pêcheurs, et il est aujourd'hui surintendant de la fabrique de Caribou. Je vous envoie aussi l'extrait d'une lettre de Mr J. W. Hogg, un paqueur considérable de Pictou, N.-E.

Ces messieurs ont porté un vif intérêt à la homarderie, ils ont observé de près ses opérations dès le début, et ils sont en mesure de juger de son utilité. Je donne leur lettre comme une preuve des heureux résultats des opérations qui se font à la homarderie.

ALFRED OGDEN.

Directeur.

M. SAMUEL WILMOT,
Surintendant général de la pisciculture,
Ottawa.

ILE PICTOU, N.-E., 17 juillet 1894.

M. A. OGDEN,
Homarderie de Bay-View,

MONSIEUR,—Notre campagne étant terminée, et comme nous réglons nos affaires, je prends la liberté de vous adresser des félicitations sur le succès qui a couronné les travaux de la homarderie, car ayant de forts intérêts dans le paquage du homard, je suis en mesure de dire que c'est un succès. Nul doute que l'énorme quantité de jeunes homards que la homarderie a distribuée va remplir les fonds de pêche; je le sais par l'expérience que j'en ai faite cette année, car nos pêcheurs qui étaient

personnellement intéressés à voir arriver votre bateau m'ont dit qu'ils avaient vu de grandes quantités de jeunes homards de 2 à 3 pouces de long qu'ils déclarent devoir à la homarderie. Espérant que celle-ci fera, l'année prochaine, des opérations dans la pleine mesure de sa capacité, je demeure.

Respectueusement à vous,

WM. McLURE.

Ile Pictou, N.-E., 15 septembre 1894.

Mr A. Ogden,
Homarderie de Bay-View.

Monsieur,—J'ai observé depuis plus d'un an les opérations qui se font à la homarderie de Bay-View, et je désire dire que l'œuvre de cet établissement est, suivant moi, d'un grand avantage pour l'industrie du homard dans notre région. J'ai fait quatorze campagnes de pêche à la fabrique de MM. Burnham et Morrell, Bay-View, et l'été dernier j'avais charge de la fabrique Tanner, située sur l'île Caribou. Les pêcheurs m'ont dit qu'il y a cette année une quantité beaucoup plus grande de petits homards que jamais il n'a été vu dans les casiers; c'est aussi l'avis d'autres pêcheurs qui travaillent pour les différentes fabriques de conserves, et j'attribue ce fait à l'œuvre de la homarderie de Bay-View.

Très sincèrement à vous,

ALEX. LESLIE.

(Extrait d'une lettre de Mr J. W. Hogg, datée de Pictou, 18 décembre 1894.)

"Les succès de la homarderie de Bay-View démontrent d'une façon évidente l'immense avantage qu'un certain nombre de ces institutions, judicieusement placées, seraient pour l'industrie du homard. Le merveilleux travail opéré à Bay-View par l'éclosion de plus de 95 pour 100 de 160,000,000 d'œufs en une seule saison démontre que la production artificielle du homard est parfaitement praticable. Dans le cours de l'été dernier mes pêcheurs ont observé un nombre extraordinairement considérable de jeunes homards, et je partage entièrement leur opinion que c'est le résultat direct de la homarderie.

15.—PISCIFACTURE DE SELKIRK, MANITOBA.

RAPPORT DU DIRECTEUR.

Monsieur,—Je vous présente mon second rapport annuel sur les travaux de notre piscifacture.

Je suis heureux de dire que les œufs déposés l'année dernière, et dont j'ai fait mention dans mon précédent rapport, sont heureusement éclos, et les alevins ont été distribués comme suit:—

Dans les lacs qu'Appelle, 3,000,000; dans la rivière Rouge et le lac Winnipeg, 11,000,000. Tous les alevins étaient en très bonne condition lorsqu'ils furent délivrés. L'envoi qui en avait été expédié à M. Gilchrist, l'inspecteur des pêcheries, pour les lacs Qu'Appelle, est, me dit-on, arrivé en bon état à destination. Ainsi que j'en avais reçu l'ordre du département le 28 février dernier, j'ai envoyé 2,000,000 d'œufs à la Colombie-Britannique pour la piscifacture de la rivière Fraser. Ces œufs étaient dans un état assez avancé lorsqu'ils sont partis, et ils ont été emballés avec le plus grand soin. J'ai aussi envoyé les bocaux, robinets et tubes en caoutchouc néces-

saires à l'incubation des œufs dans cet établissement. J'ai accompagné cet envoi de toutes les instructions, préparées par le surintendant en chef, pour le directeur de la piscifacture de la Colombie-Britannique. J'ai eu la satisfaction d'apprendre que les œufs étaient arrivés à bon port sans accidents, et avaient produit des alevins robustes qui ont été déposés dans les lacs Okanagan.

Le premier alevin est éclos ici le 8 mars, mais l'éclosion n'est devenue générale que le 10 avril.

Lorsque la rivière commença à se débarrasser des glaces le 17 avril, les alevins me donnèrent beaucoup d'ennuis, et comme la rivière devient très vaseuse au printemps, j'ai craint des dangers. Les bocaux au fond des tubes furent embarrassés par des matières sédimentaires, et nous ne pûmes y attacher des tamis assez fins pour protéger les alevins ; si nous n'avions pu avoir de l'eau du puits artésien en y fixant une pompe, il nous aurait été impossible de soustraire les alevins à des pertes que l'eau boueuse de la rivière rendait inévitables.

La température de la rivière n'a pas varié de tout l'hiver ; elle est restée ferme à 33°. La température du puits artésien (profond de 300 pieds) était de 45°. Cette élévation de température a fait éclore les œufs très rapidement, et le 25 avril tous les alevins étaient sortis et pleins de vie. Le 28 ils furent, ainsi que nous en avions reçu l'ordre, expédiés aux lacs Qu'Appelle. Les derniers éclos furent distribués le 4 mai.

Ci-jointes deux lettres que l'on trouvera intéressantes. L'une est de M. Overton, directeur de la Compagnie de poisson du Manitoba, et l'autre du capitaine Black, du dragueur *Sir Hector*, qui fait partie de la flotte de dragage du ministère des travaux publics. Leur témoignage a une grande valeur, car tous deux sont pêcheurs habiles et observateurs attentifs.

CEUILLAGE D'ŒUFS.

Les appareils de pêche et le rets à enclos qui avait servi au Grand Marais furent tendus, et tous les préparatifs furent faits pour que la pêche commençât le 15 septembre.

Deux rets furent tendus afin d'obtenir un nombre suffisant de reproducteurs (ce qui n'avait pas été le cas l'année dernière). J'ai cru devoir essayer encore une fois la pêcherie du Grand Marais avant de l'abandonner, parce que la frayère la plus rapprochée se trouve deux fois plus loin que le Grand Marais de l'embouchure de la rivière Rouge. Cependant, après ce nouvel essai, je ne pus plus compter sur le Grand Marais pour avoir un approvisionnement de reproducteurs, et il a fallu tenter l'aventure en d'autres endroits du lac. Mr J. Gignac fut chargé de poser les piquets et d'installer les rets. Un rets fut tendu au même endroit que l'année dernière, et le second à deux milles plus loin au nord. Le premier avait 80 verges de guideau, le second 30 verges. Le 8 octobre les rets furent levés pour la première fois, on en enleva le poisson commun, et un rets spécial fut tendu pour les reproducteurs.

Le premier poisson chargé de frai avait été pris le 10 octobre l'année dernière ; cette année il le fut les 17 et 18 octobre. Pendant une semaine le poisson s'est rapproché en grand nombre des rets et nous a fait espérer que tous les bocaux de la piscifacture seraient remplis, mais le 24 un violent vent du sud le chassa loin du rivage et le temps de la pêche était fini. Le 29 tous les poissons dans les rets avait frayé, et la fraie du poisson blanc était terminée dans toutes les parties du lac le 30, une semaine plus tôt que l'année dernière. Aucun poisson blanc n'étant entré dans les rets pendant toute une semaine, nous levâmes les rets et nous revînmes le 30. Le nombre de poissons manipulés fut de 1,600 femelles et 1,600 mâles, nombre d'œufs déposés dans la piscifacture, 25,600,000 ; nombre moyen par femelle, 16,000.

Les machines de l'établissement fonctionnent bien en général. Dans un rapport séparé je donnerai une liste des améliorations dont le besoin se fait sentir.

Le public a manifesté cette année un vif intérêt pour la piscifacture et ses opérations. Plus de deux mille visiteurs se sont inscrits, et un plus grand nombre sont venus sans mettre leur nom sur le registre.

Il nous vient du Manitoba méridional de nombreuses demandes d'alevins de différentes espèces pour peupler les eaux de cette région, et nous espérons que le départe-

ment nous donnera instruction de produire, l'année prochaine, du doré qui sera distribué dans les localités où les eaux sont favorables à sa propagation. Le doré est tenu pour un poisson ayant une grande valeur commerciale. Ci-jointes les lettres en question.

R. LATOUCHE TUPPER,
Directeur.

SAMUEL WILMOT,
Surintendant de la piscifacture,
Ottawa.

SELKIRK, 30 janvier 1895.

Mr R. LATOUCHE TUPPER,
Piscifacture fédérale, Selkirk, Man.

CHER MONSIEUR,—En réponse à la question que vous me posez au sujet des alevins de poisson blanc que vous avez déposés dans la fondrière près de Selkirk, le printemps dernier, je vous dirai que, comme on s'y attendait, ils sont restés là jusqu'à l'autonne, alors qu'ils sont allés dans des parties plus profondes du lac.

J'ai une très longue expérience comme pêcheur, et ayant habité pendant plusieurs années les bords de la rivière Détroit, je connais parfaitement le fonctionnement des piscifactures canadiennes et américaines établies là. Aussi j'ai suivi avec un vif intérêt les débuts de l'œuvre de la pisciculture ici. Comme des centaines d'autres personnes, j'ai observé les alevins déposés près de nos réfrigérants durant l'été, ainsi que leur croissance. A cette époque de l'année il n'aurait pu y avoir, dans la rivière, du poisson blanc venant d'une autre source, bien qu'autrefois il eût l'habitude de remonter la rivière Rouge pour frayer, mais depuis plusieurs années l'eau était trop sale pour lui. Donc il n'y a pas d'erreur possible: les alevins qui ont été vus venaient de votre piscifacture.

Je crois que la bonne place pour déposer des alevins se trouve dans les endroits abrités, où il y a peu de courant, et non sur les bords du lac. Les alevins sont très petits, et dans une tempête les vagues peuvent les jeter sur le rivage et les y laisser, si c'est dans un exdroit exposé. C'est dans la rivière qu'ils se développent le mieux, et lorsque je l'ai ai vu autour de nos quais l'automne dernier, ils étaient de taille à pouvoir prendre soin d'eux-mêmes.

Je suis convaincu que votre piscifacture va faire beaucoup de bien et qu'elle n'a pas été trop tôt établie.

A vous,
W. OVERTON.

SELKIRK, 22 décembre 1894.

Mr R. LA TOUCHE TUPPER,
Piscifacture fédérale, Selkirk, Man.

MONSIEUR,—Vous me demandez quelle espèce d'alevins de poisson blanc j'ai vus à l'embouchure de la rivière Rouge pendant que je commandais le remorqueur *Sir Hector* occupé au dragage en cet endroit. C'était, je crois, des alevins venant de la piscifacture fédérale de Selkirk et qui avaient été déposés à l'embouchure de la rivière Rouge dans les premiers jours du mois de mai 1894. La première fois que je les ai observés en quantité appréciable, c'était au commencement de juin, lorsque nous sommes descendus avec le dragueur. Jamais auparavant je n'avais vu d'alevins de poisson blanc, et, d'après mes observations, je suis certain que ceux que j'ai vus sont des alevins déposés par la piscifacture de Selkirk. Je n'ai jamais remarqué des alevins d'autres poissons près l'embouchure de la rivière avant la fin d'août ou le commencement de septembre. J'ai vu les petits poissons blancs tard dans le mois d'août; ils avaient atteint la taille de 1 à 1½ pouce.

Votre, etc.,
ADAM BLACK.

RAPPORT DU COMMISSAIRE

SUR

LE TARIF DU FRET SUR LE BÉTAIL

U

PORT DE MONTRÉAL AUX PORTS EN EUROPE



OTTAWA :
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1895

[N° 11*b*—1895.] *Prix : 5 centins.*

TARIF DU FRET SUR LE BÉTAIL.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—Relativement à l'arrêté du conseil du 25 août dernier, me nommant commissaire pour faire une enquête sur les faits se rattachant aux plaintes formulées au sujet des tarifs du fret exigés par les propriétaires des steamers faisant le transport du bétail entre le port de Montréal et l'Europe, j'ai l'honneur de vous soumettre, avec la présente, la correspondance échangée entre moi et les agents des steamers et le président et le secrétaire de la *Dominion Live Stock Association.*

Vous remarquerez que les agents des steamers ont refusé de désigner une date pour faire l'enquête, ou d'y assister si une date était fixée, prétendant que s'il existait quelques griefs on devrait les formuler, et déclarant que lorsque ces griefs seraient formulés ils assisteraient à l'enquête et répondraient aux accusations.

La correspondance avec la *Dominion Live Stock Association* commença le 24 septembre dernier. L'association considérait que l'enquête devait être remise jusqu'après la clôture de la saison de navigation, et je partageai cette opinion.

Le 30 novembre, je me mis en rapport avec le président de l'association, en le priant de fixer une date pour commencer l'enquête; mais jusqu'à présent, comme vous le verrez par la correspondance, l'association n'a pas fixé de date pour entendre les témoignages des expéditeurs de bétail.

Comme j'aimerais connaître vos désirs relativement à l'impression de la correspondance pour l'information et la convenance du parlement, et en vue de l'incertitude où je suis de savoir si l'association fixera une date, je juge qu'il est opportun de clore l'affaire et de soumettre mon rapport.

Le tout respectueusement soumis.

Wm L. MAGEE,
Commissaire.

OTTAWA, 17 janvier 1895.

EXTRAIT *d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le* 25 *août* 1894.

Vu le rapport, daté du 2 août 1894, du ministre de la marine et des pêcheries, attirant l'attention sur les plaintes portées par les expéditeurs de bétail du Canada aux ports d'Europe, relativement aux tarifs de fret exigés par les différentes compagnies de steamers faisant ces opérations.

Le ministre fait observer que ce commerce a pris de très grandes proportions, et les expéditeurs prétendent que les tarifs qu'on exige d'eux sont excessifs et inutiles, et si l'on permet aux compagnies de continuer à établir les tarifs, cette branche du commerce canadien devra cesser d'exister.

Le ministre dit de plus que durant la récente session du parlement, des assurances furent données au nom du gouvernement qu'une enquête serait instituée sur le fonctionnement de cette industrie, et particulièrement sur la question des tarifs du fret; et il est d'avis qu'une telle enquête peut mieux se faire par un commissaire spécialement nommé à cette fin, et qu'il serait opportun et convenable que la personne ainsi nommée ait le pouvoir de faire venir des témoins, et de prendre les témoignages sous serment.

Le ministre recommande que monsieur William Loftus Magee, premier commis du département de la marine et des pêcheries, soit nommé pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada, et sur les faits se rapportant aux plaintes formulées relativement aux tarifs du fret exigés par les propriétaires de steamers faisant ce commerce, et qu'en sa qualité de commissaire, on lui confère tous les pouvoirs qui peuvent être conférés à des commissaires sous l'autorité du chapitre 114 des statuts revisés du Canada, intitulé: "Acte concernant les enquêtes sur les affaires publiques, et les divers actes qui le modifient."

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

OTTAWA, 18 septembre 1894.

MESSIEURS,—Je vous prie de me fournir les noms et adresses des administrateurs des compagnies de steamers faisant le commerce du bétail; aussi, les noms des expéditeurs de bétail, et celui du secrétaire de la *Dominion Live Stock Association.*

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

Wm SMITH.

MM. E. B. MORGAN ET G. H. POPE,
Inspecteurs du bétail, Montréal, P.Q.

EXPÉDITION DU BÉTAIL SUR PIED,
BUREAU DES INSPECTEURS,
MONTRÉAL, 21 septembre 1894.

MONSIEUR,—En réponse à votre honorée du 18, no 12105, nous avons l'honneur de vous inclure une liste des agents de steamers et des expéditeurs de bétail, autant que nous puissions nous en assurer d'après nos livres et après renseignements pris auprès des expéditeurs.

L'opinion unanime est que M. Magee est le meilleur homme que le gouvernement pouvait choisir, mais tous sont d'opinion qu'il lui sera nécessaire de venir ici tenir les réunions, parce que le centre de ce commerce est ici. Si vous décidez dans ce sens, vous jugerez peut-être que notre bureau est l'endroit convenable pour tenir ces réunions, et nous serons heureux de rendre à M. Magee tous les services en notre pouvoir.

Nous avons l'honneur d'être,
Vos obéissants serviteurs,

POPE ET MORGAN,
Inspecteurs.

EXPÉDITION DU BÉTAIL SUR PIED,
BUREAU DES INSPECTEURS,
MONTRÉAL, 21 septembre 1894.

Adresses des agents de steamers et des expéditeurs de bétail.

Agents de steamers, Montréal, Qué.:—

H. et A. Allan	Lignes Allan.
D. Torrance et Cie	Ligne Dominion.
H. E. Murray	Ligne Beaver.
J. Thom	Hamburg Am. Packet Co.
R. Reford et Cie	Lignes Donaldson, Thompson et Ross.
McLean, Kennedy et Cie	Ligne Columbia.
Harling, Ronald et Cie	Agents généraux.
Munderloh et Cie	do do
H. G. Johnston	Ligne Johnston.

Tarif du fret sur le bétail.

Expéditeurs de bétail dans l'Ontario :—

Thos. O. Robson, prés. *Live Stock Association*.........	Sainte-Marie, Ont.
Hugh Gilchrist, secrétaire do	Montréal, Qué.
James Eakins..	Port-Hope, Ont.
I. et E. Groff..	Elmira, Ont.
A. Elliott..	Kingston.
J. W. Elliott..	do
R. Winters..	Seaforth.
A. Rawlings..	Forest.
McKinley, Frères..	do
T. Conners..	do
D. Hamilton..	do
Frayne, Frères..	do
E. Snell..	Galt.
J. Brown..	do
J. Scott..	do
J. Coughlin (Grigg House)..	London.
Stroud et Fils..	Hamilton.
Williams et Hall..	Bowmanville.
J. Clegg..	Brussels.
D. McNichol..	Washington.
Hearn et Barbour..	Guelph.
Robson et Sparling..	Sainte-Marie.
J. Restorick..	Watford.
W. C. Edwards, M.P..	Rockland.
T. Ballantyne..	Hensall.
Aikens et Flannigan..	Toronto (marc. d'an.)
J. Lunnis..	do
A. J. Thompson..	do
J. Sheridan..	do
J. Dunn..	do
Harry Dean..	do
Rogers et Halligan..	do
Thomas Peers..	do
L. Coffee..	do
J. T. Gordon..	Pilot-Mound, Man.
R. G. Robinson..	Calgary, Alta.
R. Bickerdike..	Montréal, Qué.
C. E. Telfer..	do
J. Ryan..	Lennoxville.
Lewi Delorme..	Montréal.
A. McIntosh..	Maisonneuve, Qué
James Kerr, 239 rue Wellington..	Montréal.
C. Coughlin, édifice de la chambre de commerce........	do
M. Green do do	do
W. W. Craig..	do
W. Cunningham..	do
W. Price..	do
T. Luddington..	do
Gordon et Ironsides..	do
N. Kennady..	do
J. Henry Smith..	do

GEO. H. POPE,
E. B. MORGAN.

OTTAWA, 24 septembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Relativement aux plaintes qu'on prétend avoir été formulées par les expéditeurs de bétail de Montréal en Europe, au sujet des tarifs du fret exigés par les compagnies de steamers, j'ai l'honneur de vous informer qu'en vertu d'un arrêté du conseil du 25 août dernier j'ai été nommé commissaire pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada, et sur les faits se rapportant aux prétendues plaintes. Je vous serais donc très obligé si vous vouliez avoir la bonté de vous mettre en rapports avec les expéditeurs de bétail et avec les agents des compagnies de steamers faisant le transport du bétail en Europe, et vous efforcer de fixer une date convenable pour faire l'enquête à Ottawa.

Je dois ajouter que les témoignages seront pris sous serment.

Bien à vous,

Wm L. MAGEE.

M. Hugh Gilchrist, secrétaire, *Live Stock Association.*

OTTAWA, 24 septembre 1894.

MESSIEURS,—Relativement aux plaintes qu'on prétend avoir été formulées par les expéditeurs de bétail de Montréal en Europe, au sujet des tarifs du fret exigés par les compagnies de steamers, j'ai l'honneur de vous informer qu'en vertu d'un arrêté du conseil du 25 août dernier j'ai été nommé commissaire pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada et sur les faits se rapportant aux prétendues plaintes. Je vous serais donc très obligé si vous vouliez avoir la bonté de vous mettre en rapports avec les représentants des autres compagnies de steamers faisant le transport du bétail en Europe et avec le secrétaire de la *Live Stock Association*, de Montréal, et vous efforcer de fixer une date convenable pour tenir l'enquête à Ottawa.

Je dois ajouter que les témoignages seront pris sous serment.

Bien à vous,

Wm MAGEE.

A H. et A. ALLAN,
D. TORRENCE et Cie.
H. E. MURRAY et Cie.
J. THOM.
R. REFORD et Cie.
McLEAN, KENNEDY et Cie.
HARLING, RONALD et Cie.
MUNDERLOH et Cie.
H. G. JOHNSTON.

EDIFICE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
MONTRÉAL, 27 septembre 1894.

MONSIEUR,—Répondant à votre lettre n° 12105, du 24 courant:

Nous ne pouvons prendre part à l'enquête qu'on se propose de tenir sur le fonctionnement du commerce d'exportation du bétail du Canada, tant que nous ne serons pas informés qu'une plainte a été faite, et que les détails ne nous serons pas fournis.

Bien à vous,

H. E. MURRAY, *administrateur général.*

Mr Wm L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

Tarif du fret sur le bétail.

MONTRÉAL, 27 septembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Nous accusons réception de votre lettre du 25 du courant, et nous y donnerons notre meilleure attention. Nous n'avons pas entendu parler des plaintes que vous mentionnez, et nous ne pouvons nous imaginer pourquoi des plaintes seraient formulées, voyant que nos tarifs, et nous le croyons, ceux des autres lignes de steamers, ont été inférieurs à ceux qui existent dans les principaux ports américains, tandis que nos dépenses sont plus fortes à cause des règlements du gouvernement canadien. Avant de convenir de donner des renseignements (ce que nous ne sommes pas forcés de faire nous le supposons) nous aimerions à être informés de la nature exacte des plaintes formulées, afin de pouvoir les examiner et de savoir comment y répondre. Nous aimerions aussi à savoir pourquoi l'enquête est limitée aux tarifs de fret des steamers seuls, voyant que les steamers ne sont que des associés des chemins de fer pour le transport du bétail entre les points d'où le bétail est expédié en premier lieu et ceux où il est finalement vendu. Nous croyons qu'une enquête démontrerait que les chemins de fer ont eu des tarifs beaucoup plus rémunérateurs que les steamers, et qu'ils n'ont pas été entravés comme l'ont été les compagnies de steamers par les dispendieux règlements du gouvernement. Nous croyons aussi que Montréal serait le meilleur endroit pour tenir une telle enquête, les bureaux, livres, etc., des parties intéressées étant ici, et se trouvant à leur disposition pour la consultation sur un si grand nombre de questions qui surgiront inopinément si l'enquête doit être minutieuse et faire quelque bien. Les propriétaires et agents de steamers n'ont pas grand temps à perdre, et aller à Ottawa signifie passer la plus grande partie de la journée dans le train et un temps très court et très peu satisfaisant à Ottawa, sans que rien puisse être discuté à fond ou entendu.

Nous sommes, bien à vous,

ROBERT REFORD ET CIE.

Mr Wm L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

13 RUE ST-JEAN, MONTRÉAL, 27 septembre 1894.

CHER MONSIEUR—J'ai reçu votre lettre du 24 courant annonçant que "vous aviez été nommé commissaire pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada et sur les faits se rapportant aux prétendues plaintes".

Quant aux prétendues plaintes, cela faciliterait beaucoup les choses si nous savions exactement quelles sont ces plaintes, et je serai heureux si vous vouliez bien me dire en quoi elles consistent, ces renseignements me permettraient de répondre plus facilement à ces plaintes. Je présume qu'en vertu de votre commission, en obtenant tous les faits se rapportant au commerce d'exportation des bestiaux, il sera de votre compétence d'examiner les tarifs de fret exigés par nos chemins de fer, des points de l'intérieur jusqu'à Montréal. Je considère qu'il est tout aussi important d'appeler les employés des chemins de fer que d'assigner seulement les représentants des steamers, attendu que d'après les déclarations des expéditeurs de bétail je suis d'avis que les tarifs entre les endroits de l'intérieur et Montréal sont beaucoup plus élevés, comparativement, qu'entre ces mêmes endroits de l'Ontario à un port américain, par exemple, Boston.

Quant à tenir une enquête à Ottawa, je soumets respectueusement que Montréal est l'endroit où l'enquête devrait se faire, parce que si nous avions besoin de témoins ou de papiers dans nos bureaux, ils se trouveraient à une distance convenable.

Je suis, cher monsieur,
Bien à vous,

JAMES THOM,
Administrateur.

Mr Wm. L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries.

EDIFICE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
MONTRÉAL, 28 septembre 1894.

MONSIEUR,—Nous avons reçu votre lettre n° 12105, datée du 24 septembre 1894, dans laquelle nous remarquons que vous avez été nommé commissaire, en vertu d'un arrêté du conseil du 25 août dernier, pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada.

Quant aux plaintes qu'on prétend avoir été formulées par les expéditeurs de bétail de Montréal en Europe à propos des tarifs de fret exigés par les compagnies de steamers, nous désirons dire que nous ne voyons pas quelles raisons de plaintes il leur serait possible de formuler en ce qui concerne la présente année, lorsque la moyenne des tarifs exigés par les compagnies de steamers de Montréal, nous compris, depuis l'ouverture de la navigation, est de cinq chelins par tête de moins que le tarif moyen exigé entre les Etats-Unis et l'Angleterre durant la même période. Nous pouvons prouver cela par les archives conservées dans nos bureaux à Baltimore, Boston et ici.

Nous avons peu ou pas d'expérience des tarifs de fret qui ont pu être exigés à partir de Montréal dans les années passées, parce que c'est la première année que nous faisons ces opérations à Montréal.

Nous avons vu les représentants des autres compagnies de steamers, et il nous semble qu'il serait opportun d'aviser davantage les lignes intéressées sur les questions sur lesquelles elles seront appelées à rendre témoignage.

Les désavantages que subissent les lignes de Montréal comparées aux lignes faisant le même commerce aux Etats-Unis ont été pleinement exposés dans le mémoire daté du 1er février 1895, adressé à l'honorable sir John Thompson par les agents de steamers intéressés, et ces désavantages existent encore.

Si vous avez besoin de quelques autres renseignements qu'il soit en notre pouvoir de vous donner, nous serons heureux de le faire.

Nous sommes, vos dévoués,

Wm JOHNSTON ET CIE, (À RESP. LIM.)
H. G. JOHNSTON, *directeur local.*

Mr Wm L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries.

MONTRÉAL, 28 septembre 1894.

MONSIEUR,—Nous avons reçu votre estimée du 24 du courant, nous informant que vous aviez été nommé commissaire pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commere d'exportation du bétail du Canada, et plus particulièrement sur certaines plaintes formulées par divers expéditeurs de bétail sur les tarifs excessifs exigés par les lignes de steamers pour le transport de leurs animaux de Montréal aux ports d'Europe; et nous demandant de nous entendre avec les autres compagnies de steamers ici, et essayer de fixer une date convenable pour tenir l'enquête à Ottawa.

En prenant des renseignements auprès des divers agents de steamers nous avons trouvé que vous aviez adressé à chacun d'eux une lettre semblable à celle dont nous accusons réception, et qu'un grand nombre d'entre eux préparaient leur réponse. Voyant que les prétendues plaintes des expéditeurs devaient nécessairement être personnelles à chaque plaignant et s'appliquer à des expéditions particulières par des navires particuliers, il paraîtrait que la conduite la plus raisonnable serait que chaque agent répondît pour lui-même seul et non pas l'un pour l'autre.

Quant à nous, nous désirons dire qu'aussitôt que quelques plaintes auront été portées contre nous devant nous, et que les faits essentiels auront été prouvés à votre satifaction, nous serons très heureux de comparaître devant vous et de vous exposer notre côté des questions en litige avec les preuves à l'appui.

Nous incluons pour votre information certaines pièces imprimées se rapportant à la question en général, et nous serions heureux de savoir si vous avez intention de

faire une enquête sur toutes les questions soulevées à ce propos ou seulement sur celles qui se rapportent au coût du transport des animaux de l'intérieur en Europe.

Nous supposons qu'une enquête sur toutes les grandes questions soulevées par les expéditeurs dans leur lettre au premier février 1893, dépasserait l'étendue de votre commission.

Nous sommes vos obéissants serviteurs,

H. et A. ALLAN.

Mr Wm L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

MONTRÉAL, 29 septembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Nous devons accuser réception de votre lettre du 24 du courant nous avisant que vous aviez été nommé, par arrêté du conseil en date du 25 août dernier, commissaire pour faire une enquête sur le fonctionnement pratique du commerce d'exportation du bétail du Canada et sur tous les faits se rapportant aux prétendues plaintes, et nous demandant de nous entendre avec les représentants des autres compagnies de steamers faisant le transport des animaux en Europe et avec le secrétaire de la *Live Stock Association* ici, dans le but de fixer une date convenable pour tenir une enquête à Ottawa, et nous notons de plus que les témoignages devront être pris sous serment.

Avant de prendre part à l'enquête, nous aimerions à connaître quelque chose des prétendues plaintes, et en quoi elles consistent, et nous aimerions de plus à savoir si les chemins de fer, qui sont si intéressés dans ce commerce, et qui ont exigé des expéditeurs des tarifs très élevés, seront compris dans l'enquête.

Il n'y a aucun doute que les tarifs de Montréal ont été depuis quelques temps beaucoup moins élevés qu'à aucun autre port sur l'Atlantique, tandis que les frais se rattachant aux règlements du gouvernement sont beaucoup plus onéreux, et le nombre des animaux qu'on a la permission de prendre est considérablement moindre.

Nous voudrions aussi savoir si notre présence à Ottawa pour les fins de cette enquête est obligatoire, et nous devons ajouter que nous sommes d'avis que l'enquête pourrait se faire ici beaucoup mieux qu'à Ottawa, car toutes les compagnies ont leurs livres et leurs papiers ici, où ils serait plus facile de les examiner si c'était nécessaire.

Bien à vous,

DAVID TORRANCE ET CIE,
Agents.

Mr Wm L. MAGEE, commissaire,
Dépt. de la marine et des pêcheries, Ottawa.

OTTAWA, 2 octobre 1894.

MESSIEURS,—J'accuse réception de votre lettre du 29 du mois dernier, demandant des renseignements sur la nature des plaintes prétendues avoir été formulées contre les compagnies de steamers faisant le transport du bétail entre Montréal et l'Europe, et en réponse je vous inclus un exemplaire du bill présenté au parlement à la dernière session par M. Mulock, et intitulé " Acte concernant le tarif du fret transatlantique sur le bétail ", dont le préambule dit que par suite des coalitions entre les propriétaires de navires et d'autres causes, le taux du fret transatlantique sur le bétail a généralement été excessif et toujours incertain, ce qui a gravement nui non seulement aux intérêts des éleveurs mais aussi à ceux du commerce de tout le pays.

L'enquête se fera à Ottawa, mais la présence ne sera pas forcée, parce qu'on considère que si les affaires dont on se plaint sont quelque peu fondées les parties intéressées n'auront pas besoin d'être forcées d'y assister.

Je serai heureux de recevoir de nouvelles lettres de vous et de savoir si vou avez eu quelques communications de la part du secrétaire de la *Live Stock Association* sur ce sujet.

Je suis messieurs,

Votre obéissant serviteur,

W[m] L. MAGEE.

D. TORRANCE et C[ie].,
WM. JOHNSTON et C[ie].,
ROBERT REFORD et C[ie].,
M. JAMES THOM,
M[r] H. E. MURRAY.
Montréal, P. Q.

OTTAWA, 2 octobre 1894.

MESSIEURS,—J'accuse réception de votre lettre du 29 du mois dernier, demandant des renseignements sur la nature des plaintes prétendues avoir été formulées contre les compagnies de steamers faisant le transport du bétail entre Montréal et l'Europe, et en réponse je vous inclus un exemplaire du bill présenté au parlement à la dernière session par M. Mulock et intitulé "Acte concernant le tarif du fret transatlantique sur le bétail", dont le préambule dit que par suite des coalitions entre les propriétaires de navires et d'autres causes, le taux du fret transatlantique sur ce bétail a généralement été excessif et toujours incertain, ce qui a gravement nui non seulement aux intérêts des éleveurs mais aussi à ceux du commerce de tout le pays.

L'enquête se fera à Ottawa, mais la présence se sera pas forcée, parce qu'on considère que si les affaires dont on se plaint sont quelque peu fondées les parties intéressées n'auront pas besoin d'être forcées d'y assister.

Je vous suis obligé pour les imprimés transmis, et je partage votre opinion que les grandes questions soulevées par les expéditeurs dans leur lettre au premier ministre en date du 1er février 1893, dépasse l'étendue de l'enquête proposée.

Bien à vous,

WM. L. MAGEE.

MM. H. ET A. ALLAN, agents de steamers, Montréal, P. Q.

BILL.

ACTE CONCERNANT LE TARIF DU FRET TRANSATLANTIQUE SUR LE BÉTAIL.

CONSIDÉRANT que l'élevage du bétail pour l'exportation du Canada au Royaume-Uni a pris de grandes proportions et constitue aujourd'hui l'une des principales industries canadiennes; et considérant que le transport de ce bétail est presque entièrement restreint à la route du Saint-Laurent; et considérant que, par suite de coalitions entre les propriétaires de navires et d'autres causes, le taux du fret transatlantique sur ce bétail a généralement été excessif et a toujours été incertain, ce qui a gravement nui non seulement aux intérêts des éleveurs, mais aussi à ceux du commerce de tout le pays; et considérant que, pour prévenir un plus grand préjudice aux intérêts du public et pour encourager l'industrie de l'élevage du bétail, il est nécessaire de mettre un terme à ces taux excessifs de fret et à leur accroissement inattendu. A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:—

1. Le gouverneur en conseil fixera au besoin le tarif du fret qui pourra être exigé ou recouvré pour le transport du bétail entre les ports du Canada et ceux du Royaume-Uni.

2. En fixant ce tarif, l'on devra tenir compte des intérêts des personnes engagées dans l'industrie de l'élevage du bétail aussi bien que de celles qui sont intéressées dans le commerce du transport.

3. Avant d'établir ou de modifier ce tarif, il devra être fourni à tous les intéressés l'occasion de faire des représentations au gouverneur en conseil au sujet de ce tarif.

4. L'arrêté en conseil fixant ce tarif désignera une date à laquelle il entrera en vigueur et sera publié dans la *Gazette du Canada* ; et le tarif ainsi fixé sera le seul exigible ou recouvrable pour le transport du bétail comme susdit, jusqu'à ce qu'il soit modifié par un arrêté en conseil publié de la même manière.

5. Personne ne pourra, au nom d'aucun navire, ou d'aucun patron de navire, ou de qui que ce soit ayant possession, commandement ou contrôle d'aucun navire, ou au nom de qui que ce soit étant propriétaire, armateur ou créancier hypothécaire d'un navire, ou autrement intéressé dans un navire, stipuler d'autres taux pour le transport du bétail comme susdit, supérieurs à ceux fixés par arrêté du conseil.

6. Personne ne fera aucun contrat pour louer de l'espace dans un navire pour le transport de bestiaux comme susdit sans en même temps mentionner dans ce contrat le taux du fret exigé pour ce transport.

7. Personne ne chargera ou n'autorisera de charger ou garder à bord d'un navire aucun bétail destiné à être transporté par ce navire d'un port du Canada à un port du Royaume-Uni, à moins qu'il n'ait été passé un contrat par lequel il sera stipulé qu'aucun taux de fret pour le transport de ce bétail ne sera exigible ou recouvrable supérieur au taux fixé comme susdit.

8. Nulle personne comme susdit ne devra, soit directement, soit indirectement, recevoir aucune somme en sus du montant mentionné au contrat pour le transport du bétail mentionné dans le contrat ; et tous deniers directement ou indirectement payés à l'égard de bestiaux transportés ou destinés à être transportés comme susdit seront réputés avoir été payés à compte des taux convenus.

9. Aucun préposé des douanes ne donnera de congé à un navire ayant du bétail à bord pour être transporté à un port du Royaume-Uni, à moins qu'il ne se soit convaincu que les dispositions du présent acte à l'égard du fret sur ce bétail ont été suivies.

10. Le Gouverneur en conseil pourra établir des règles et règlements pour la gouverne des préposés des douanes dans l'exécution de leurs devoirs en vertu de l'article précédent.

11. Tout individu comme susdit qui, au nom d'un navire, ou d'un patron de navire, ou de qui que ce soit ayant possession, commandement ou contrôle d'un navire, ou au nom de qui que ce soit étant propriétaire, armateur ou créancier hypothécaire d'un navire, ou ayant quelque intérêt dans un navire, stipulera dans un contrat des taux de fret pour le transport de bestiaux comme susdit supérieurs à ceux fixés par arrêté en conseil comme susdit, ou qui louera de l'espace dans un navire pour le transport de bestiaux comme susdit sans en même temps stipuler dans le contrat le prix du fret pour ce transport, ou qui chargera ou permettra de charger ou de garder à bord d'un navire des bestiaux destinés à être transportés par ce navire à quelque port du Royaume-Uni comme susdit, sans avoir au préalable passé un contrat par lequel le taux du fret exigible ou recouvrable pour le transport de ces bestiaux ne sera pas limité à un taux fixé ne dépassant pas le tarif établi par arrêté en conseil comme susdit,—ou qui, directement ou indirectement, recevra sciemment quelque somme pour le transport de bestiaux comme susdit, lorsque cette somme avec toute autre somme reçue ou à recevoir pour le même compte dépassera le prix exigible ou recouvrable en vertu des prescriptions du dit arrêté en conseil,—sera coupable d'un acte criminel ; et le navire sera aussi passible d'une amende de cinq mille piastres, et pourra être saisi et retenu par tout employé supérieur des douanes en quelque temps et lieu qu'il sera trouvé en Canada, jusqu'à ce que cette amende et les frais de saisie aient été payés.

12. Aucune poursuite en vertu du présent acte ne sera intentée sans le consentement du ministre de la marine et des pêcheries.

13. Outre les peines et amendes susdites, tout individu trouvé coupable comme susdit sera passible d'une amende de pas moins du double de la somme perçue ou demandée comme fret, selon le cas, en sus du prix autorisé comme susdit, laquelle amende sera remise à l'expéditeur des bestiaux au sujet desquels ce surplus aura été payé ou demandé; et, sauf cette restriction, toutes les amendes recouvrées sous l'empire des dispositions du présent acte seront versées à la caisse du ministre des finances et receveur général, et formeront partie du fonds du revenu consolidé du Canada.

MONTRÉAL, 3 octobre 1894.

MONSIEUR,—Nous avons reçu ce matin votre lettre du 2 du courant sur ce sujet.

Dans notre lettre du 28 du mois dernier, nous n'avons pas demandé " de renseignements plus précis sur les prétendues plaintes formulées contre les compagnies de steamers ". Il est probable qu'un ou plusieurs de nos voisins ont pu demander cela et dans ce cas cette partie de votre lettre répond plutôt à leurs demandes qu'aux nôtres.

Nous notons que quelques-unes des allégations contre nous sont que nous avons formé une coalition avec les autres agents de steamers de cette ville; que nos tarifs de fret sont en général excessifs et en tout temps incertains; et que cela a gravement nui au commerce du pays.

Aussitôt que ces accusations ou d'autres auront été portées contre nous et qu'on aura apporté des preuves à l'appui, nous serons prêts à comparaître devant vous et vous exposer notre côté de la question en litige.

Nous demeurons vos obéissants serviteurs,

H. ET A. ALLAN.

M[r] W[m] L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

13 RUE SAINT-JEAN, MONTRÉAL, 4 octobre 1894.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 2 du courant renfermant un exemplaire d'un bill présenté au parlement à sa dernière session par M. Mulock, intitulé "Acte concernant le tarif du fret transatlantique sur le bétail ".

L'accusation "Considérant que par suite de coalitions entre les propriétaires de navires et d'autres causes, le taux du fret transatlantique sur ce bétail a généralement été excessif et a toujours été incertain ".

A ce qui précède, je dois offrir une dénégation générale quant à son exactitude. Si des accusations spéciales doivent être portées contre notre compagnie, nous serons prêts à les réfuter aussitôt qu'elles auront été formulées. En attendant, nous ne considérons pas que les accusations soient basées sur des faits, et par conséquent nous ne nous proposons pas d'aller à Ottawa.

Nous n'avons eu aucune communication avec le secrétaire de la *Live Stock Association.*

Nous sommes, cher monsieur, bien à vous,

JAMES THOM, *administrateur.*

M[r] W[m] L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

OTTAWA, 5 octobre 1894.

MESSIEURS,—J'accuse réception de votre lettre du 3 courant et je prends note de ce que vous dites au sujet de votre consentement à comparaître et à répondre à toutes accusations formulées contre vous, lorsque des témoignages dignes de foi auront été donnés à l'appui de ces accusations.

Bien à vous,

W[m] L. MAGEE.

MM. H. et A. ALLAN, propriétaires de steamers, Montréal.

Tarif du fret sur le bétail.

OTTAWA, 5 octobre 1894.

CHER MONSIEUR,—Relativement à ma lettre du 24 septembre dernier, au sujet de l'enquête projetée sur de prétendues plaintes formulées contre les compagnies de steamers à propos des tarifs du fret transatlantique sur le bétail, je vous inclus aujourd'hui, pour l'information de l'association, un exemplaire du bill présenté au parlement à sa dernière session par M. Mulock, dont le préambule dit que par suite de coalitions entre les propriétaires de navires et d'autres causes, le taux de fret transatlantique sur ce bétail a généralement été excessif et a toujours été incertain.

Je serai heureux d'entendre dire par vous, lorsqu'il vous conviendra, si l'association a quelques preuves à donner sur ce sujet, et si quelque arrangement a été fait pour fixer la date où se fera l'enquête.

Bien à vous,

Wm L. MAGEE.

M. HUGH GILCHRIST, secrétaire, *Live Stock Association*, Montréal.

MONTRAL, 4 octobre 1894.

CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu votre lettre du 2, renfermant un exemplaire du bill proposé par M. Mulock au sujet du tarif du fret transatlantique sur le bétail. Ils recevront toute notre attention. Nous avons naturellement eu connaissance de ce bill, mais nous ne l'avions pas encore vu, parce que nous supposions que c'était un simple truc d'élection pour obtenir des votes, et nous ne pouvons supposer que le gouvernement a sérieusement intention d'étudier ce bill, même en supposant qu'il y ait des motifs de plaintes, qui n'existent pas.

Il nous semble qu'on pourrait tout aussi bien adopter des bills pour réglementer le prix du blé, du porc, des loyers, et toutes autres choses ayant une valeur sur le marché! Une semblable mesure serait peut-être possible en Chine, mais certainement pas au Canada ou dans aucune colonie britannique. Nous avons assurément le droit d'obtenir le prix le plus élevé que nous pouvons pour l'espace dans nos navires, et les expéditeurs de bétail ne sont pas forcés de le prendre s'ils ne le veulent pas. Si une telle loi était possible, tous les expéditeurs de grain, de farine, de planches, de pommes, etc., voudraient faire adopter une loi semblable en leur faveur et les navires seraient simplement obligés de cesser de naviguer, comme ils seront probablement obligés de le faire en tous cas à cause des tarifs peu rémunérateurs qui existent aujourd'hui et qui ont existé depuis quelques temps. De plus il n'y a absolument aucun fondement à l'assertion que nous avons exigé et que nous exigerons des tarifs excessifs; il n'y a non plus, et il n'y a eu depuis des années, aucune coalition pour élever et maintenir les tarifs, de la part des propriétaires de navires, et le commerce du bétail, pas plus que les intérêts des cultivateurs ou du commerce du pays, n'ont été aucunement lésés. Toutes ces assertions sont entièrement fausses. Au contraire, dans les deux dernières années nous avons accepté des tarifs souvent de beaucoup inférieurs à ceux qui existaient dans les principaux ports américains, avec de forts décomptes résultant des règlements que nous impose le gouvernement canadien, comme par exemple de placer des évantails pour la ventilation dans les navires, de donner inutilement plus d'espace aux taureaux, et autres choses dont sont exemptés les navires qui font le service des ports américains.

Les tarifs du fret dans les deux dernières années n'ont pas atteint en moyenne 50 chelins par tête—nous croyons plus près de 40 chelins,—et nous croyons que c'est un tarif excessivement bas, trop bas pour faire des bénéfices, et plus bas que celui qu'on exige pour presque tous les autres frets. Une tête de bétail occupe 200 pieds cubes. Sur le fret de 50 chelins il faut retrancher les frais d'aménagement, disons 10 chelins; frais des bouviers et contremaîtres, transportés en Angleterre, et leur retour, au moins 3 chelins par tête de bétail; l'embarquement et le débarquement, le nettoyage du steamer, et autres menus frais, 2 chelins par tête, ou 20 chelins par tête en tout, laissant au steamer 30 chelins net par tête pour transporter le bétail à 3,000 milles.

Deux cents pieds cubes, l'espace occupé par une tête de bétail, équivalent à 5 tonnes cubes—40 pieds à la tonne, de sorte que le steamer n'a qu'un équivalent de 6 chelins par tonne. Nous comprenons que le taux pour le bétail entre l'Irlande et l'Angleterre, 40 ou 50 milles—aucun aménagement nécessaire et pas de fourrage à transporter—est de 10 à 12 chelins et 6 pence par bête, et 15 chelins du Danemark, 200 à 300 milles.

Les chemins de fer canadiens de plus reçoivent proportionnellement des taux beaucoup plus élevés que les steamers, et se coalisent pour maintenir les tarifs élevés, et les ont maintenus et les augmentent constamment; pourquoi ne sont-ils pas compris dans le bill de M. Mulock.

Oui; les tarifs sont très incertains, de même que toutes les autres choses affectées par la hausse et la baisse du commerce et des marchés, mais les compagnies de steamers doivent être prises en pitié, et non blâmées, pour cette incertitude. Elles établiraient volontiers, comme les chemins de fer, un tarif annuel pour le bétail—et chaque éleveur et expéditeur du Canada peuvent aujourd'hui, et ont pu dans les années passées rétablir un tarif positif et fixe pour toutes leurs expéditions du 1er mai au 1er décembre. Ils ne l'ont pas fait parce qu'ils désiraient courir la chance de voir baisser les tarifs—et attraper ainsi les steamers, comme ils ont souvent réussi—bien plus souvent que les steamers les ont attrapés par une hausse.

Le bill veut imposer une pénalité pour toute infraction de la loi par les steamers qui accepteront des taux plus élevés que ceux fixés par la loi, mais il n'y a aucune pénalité contre l'expéditeur qui casse les prix et expédie son bétail au dépens du tarif établi par la loi. Voilà un bel exemple de justice.

Nous présumons que ce bill de M. Mulock est simplement destiné à faire du capital pour lui-même et pour son parti aux prochaines élections, et nous aimerions à aider le gouvernement à déjouer cette tactique, et nous n'avons pas le temps d'aller et de rester à Ottawa pendant un temps illimité, et cette enquête, si elle se fait même avec une véritable apparence d'affaires, prendrait des semaines, une enquête faite sans soin et d'une manière inefficace pourrait faire beaucoup de tort à nos opérations, en laissant circuler au loin de faux rapports et aussi aider M. Mulock,—une enquête soigneuse ici, pourrait faire du bien si elle était faite après la clôture de la navigation, disons en décembre; nous n'avons pas le temps de nous en occuper avant ce temps.

Nous n'avons reçu aucune communication du secrétaire de la *Live Stock Association*, et nous ne nous intéresserons à aucune enquête qui ne comprendra pas les chemins de fer et les autres intéressés dans le transport et la manipulation du bétail d'exportation. Nous voulons que tous les faits soient connus, afin d'y apporter les remèdes convenables—si c'est nécessaire.

Nous sommes, bien à vous,

ROBERT REFORD ET CIE.

Mr Wm L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

ST-MARY'S, 13 octobre 1894.

CHER MONSIEUR,—Une communication a été envoyée à H. Gilchrist, secrétaire de la *Dominion Live Stock Association*, mais comme ce gentleman est au Manitoba depuis quelques temps les communications m'ont été adressées. Elles ont rapport aux tarifs du fret transatlantique sur le bétail; j'ai parlé à plusieurs membres du conseil exécutif qui font le commerce d'exportation, et nous avons décidé de convoquer une réunion du comité bientôt, et de lui exposer l'affaire.

Ceux que j'ai vu ont cru que le meilleur temps pour faire l'enquête serait après la clôture de la navigation. Cependant, nous nous mettrons en rapport avec vous aussitôt après notre réunion, et dans l'intervalle nous pourrions nous entendre avec les agents des steamers pour fixer une époque satisfaisante.

Je suis, sincèrement à vous,

T. O. ROBSON, *président*.

Mr Wm L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

OTTAWA, 15 octobre 1894.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 13 du courant au sujet des tarifs du fret sur le bétail, et disant que vous aviez parlé à plusieurs membres du conseil exécutif qui font le commerce d'exportation, et que vous aviez décidé de convoquer une réunion du comité bientôt, mais que vous croyiez que le meilleur temps pour faire l'enquête serait après la clôture de la navigation ; et en réponse je dois vous informer que je partage parfaitement votre opinion que le meilleur temps pour tenir l'enquête serait après la clôture de la navigation.

Bien à vous,

Wm L. MAGEE.

Mr T. O. ROBSON, président de la *Dominion Live Stock Association*, St-Mary's.

OTTAWA, 30 novembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 13 du mois dernier, au sujet des tarifs du fret sur le bétail, dans laquelle vous dites que vous avez parlé à des membres du comité exécutif qui font le commerce d'exportation, et que vous aviez conclu que le meilleur temps pour tenir une enquête serait après la clôture de la navigation, je dois vous informer que vu que les expéditions de bétail ont cessé, je serais très obligé si les expéditeurs veulent fixer une date pour tenir l'enquête à Ottawa.

Bien à vous,

Wm L. MAGEE.

Mr T. O. ROBSON, président de la *Live Stock Association*, St-Mary's.

OTTAWA, 30 novembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Relativement à une lettre reçu de Mr T. O. Robson, président de la *Live Stock Association*, de Montréal, du 13 du mois dernier, au sujet des tarifs sur le bétail, dans laquelle il dit qu'il a parlé à plusieurs membres du comité exécutif qui font le commerce d'exportation, et qu'ils avaient conclu que le meilleur temps pour tenir l'enquête serait après la clôture de la navigation, je dois vous informer que vu que les expéditions de bétail ont cessé, je serais bien obligé si les expéditeurs de bétail voulaient fixer une date pour tenir l'enquête à Ottawa.

Bien à vous,

Wm L. MAGEE.

M. HUGH GILCHRIST, secrétaire de la *Live Stock Association*, Montréal.

ST-MARY'S, 3 décembre 1894.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 30 du courant, et en réponse je vous dirai que j'ai convoqué le comité exécutif de la *Live Stock Association* pour vendredi prochain, le 7 décembre, à laquelle réunion l'affaire à propos de laquelle vous m'avez écrit, savoir, les tarifs océaniques, sera étudiée et qu'une époque sera désignée afin que les exportateurs puissent vous rencontrer à Ottawa.

Notre secrétaire vous communiquera de suite le résultat de notre réunion.

Bien à vous,

T. O. ROBSON,
Président, D.L.S.A.

Me Wm L. MAGEE, département de la marine et des pêcheries, Ottawa.

"Dominion Live Stock Association", bureau du secrétaire,
Montréal, 3 décembre 1894.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 30 du mois dernier, je dois vous informer que l'assemblée annuelle de cette association aura lieu à l'hôtel Albion, Toronto, le vendredi, 7 du courant, à deux heures de l'après-midi, et le sujet mentionné dans votre lettre sera soumis à l'assemblée. Nous serons heureux que vous y assistiez si cela vous convient.

Le président m'a demandé de vous prier de vouloir bien envoyer une copie de la commission, afin que l'assemblée puisse voir sur quels sujets portera l'enquête.

Veuillez l'adresser à Toronto aux soins de Mr A. J. Thompson, exportateur de bétail, et j'aurai le document à l'assemblée.

Aussitôt qu'une date aura été fixée pour l'enquête, je vous la ferai connaître.

Bien à vous,
H. GILCHRIST,
Secrétaire.

Mr Wm L. Magee, département de la marine, Ottawa, Canada.

Ottawa, 4 décembre 1894.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 3 du courant, m'informant que vous aviez convoqué le conseil exécutif de la *Live Stock Association* pour le 7 du courant, et en réponse je dois vous dire que j'ai écrit aujourd'hui au secrétaire de l'association pour lui transmettre une copie de la commission.

Bien à vous,
Wm L. MAGEE,

Mr T. O. Robson, président, *Live Stock Association*, St-Mary's, Ontario.

Ottawa, 4 décembre 1894.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 3 du courant, m'informant que l'assemblée annuelle de l'association aura lieu à Toronto, le 7 du courant, et qu'on y décidera la question de fixer une date pour tenir l'enquête dont il est parlé dans la correspondance antérieure.

Je vous remercie de votre bonne invitation d'assister à l'assemblée de l'association, mais je regrette que mes fonctions officielles m'empêchent de m'accorder ce plaisir.

Je vous inclus une copie de la commission que vous m'avez demandée.

Bien à vous,
Wm L. MAGEE.

Mr H. Gilchrist, secrétaire, *Dominion Live Stock Association.*

Ottawa, 18 décembre 1894.

Cher monsieur,—Relativement à votre lettre du 3 du courant au sujet de l'enquête à faire sur la question des tarifs de fret sur le bétail, je dois vous prier de vouloir bien m'informer si l'association a fixé une date pour tenir l'enquête en question.

Bien à vous,
Wm L. MAGEE.

Mr H. Gilchrist, secrétaire, *Live Stock Association*, Montréal, P. Q.

Tarif du fret sur le bétail.

" Dominion Live Stock Association," bureau du secrétaire,
Montréal, 26 décembre 1894.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 18 du courant, je dois vous informer que l'assemblée annuelle a nommé un comité qui a été chargé de fixer une date, et de suggérer la ligne de conduite à suivre et nommer les personnes qu'il serait bon d'appeler à rendre témoignage. On avait intention de désigner une date vers le milieu de janvier. Aussitôt que j'aurai reçu des instructions définitives je vous les communiquerai.

Bien à vous,

H. GILCHRIST,
Secrétaire.

M. Wm L. Magee, Ottawa, Ont.

Ottawa, 28 décembre 1894.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 26 du courant, m'informant que l'association à son assemblée annuelle avait nommé un comité pour décider la ligne de conduite à suivre et fixer une date pour l'enquête à faire sur les tarifs du fret sur le bétail, et qu'aussitôt que vous auriez reçu des instructions définitives vous me les communiqueriez.

Je serai heureux de recevoir de vos nouvelles aussitôt que vous aurez reçu de nouvelles instructions sur le sujet.

Bien à vous,

Wm L. MAGEE.

Mr H. Gilchrist, secrétaire,
Dominion Live Stock Association, Montréal, P. Q.

(*Lettre imprimée.*)

" Dominion Live Stock Association ", bureau du secrétaire.
Montréal, 12 janvier 1895.

A une assemblée du comité exécutif de cette association tenue à Toronto, le 11 du courant, la résolution suivante a été unanimement adoptée :—

" Que ce comité est d'avis qu'il n'est pas nécessaire dans l'intérêt du commerce de bétail sur pied du Canada, que cette association, telle qu'actuellement constituée, continue d'exister, et recommande fortement de la dissoudre ; et le secrétaire est par le présent autorisé à convoquer une réunion de l'association à une date rapprochée dans le but d'étudier et d'approuver cette recommandation si elle le juge opportun.

Il est de plus résolu, et ce comité recommande que tous les fonds maintenant sous le contrôle de l'association ou du comité, ainsi que les livres de minutes et autres livres, formules et papeterie, soient remis entre les mains de F. Hunnisett, de Toronto, pour les administrer pour le bénéfice de tous les intéressés, ou selon que l'association pourra déterminer à son assemblée."

Vous êtes instamment prié d'assister à une assemblée générale spéciale de l'association à l'hôtel Albion, Toronto, mardi le 22 du courant, à 1 heure de l'après-midi, pour discuter la résolution ci-dessus.

Fidèlement à vous,

H. GILCHRIST,
Secrétaire.

Parc à bestiaux du Grand-Tronc,
Montréal, 6 mars 1895.

Cher monsieur,—J'ai reçu instruction d'un certain nombre de personnes qui étaient membres de cette association de vous informer qu'elles n'ont aucunement retiré leurs accusations contre les compagnies de steamers qui transportent

le bétail entre ce port et les ports britanniques. Ils ont vu dans les journaux une affirmation disant que l'association n'avait pas comparu devant le commissaire et que celui-ci avait fait un rapport dans ce sens au gouvernement. Ils disent que c'est une erreur, parce qu'aucun des exportateurs de bétail n'avait reçu avis de cette enquête et n'avait été assigné à comparaître. Ils désirent que je vous informe qu'ils sont pleinement persuadés qu'ils peuvent prouver toutes les accusations contenues dans leur manifeste du 11 avril 1894. J'ai compris qu'ils désiraient faire reprendre cette enquête (s'il y en a eu une). Si c'est possible de la rouvrir, je suggérerais d'assigner les personnes suivantes à rendre témoignage : Thos Crawford, Jno. Dunn, A. J. Thompson, Toronto, Ont. ; R. Bickerdike, C. Coughlin, Montréal. Je vous transmets sous ce pli une lettre de M. Crawford qui vous fera voir les opinions sur cette affaire. Si elle ne vous est pas utile, veuillez me la renvoyer. Le manifeste que je viens de mentionner pourrait suggérer d'autres personnes qu'il serait peut-être bon d'appeler à rendre témoignage.

J'espère qu'on pourra leur donner une occasion de prouver ces accusations.

Respectueusement soumis,

H. GILCHRIST

Ex-sec. D. L. S. A.

P. S.—La lettre ci-incluse marquée B m'a été régulièrement adressée, mais comme il y avait quelques personnes qui croyaient que l'enquête ne pourrait faire que peu de bien elle n'a pas été expédiée, à cause de l'état incertain dans lequel se trouvait alors l'association. C'est la liste des témoins suggérés par le comité.

Je biffe mon propre nom.

H. G.

Wm L. MAGEE, département de la marine, Ottawa.

B.

TORONTO, 11 décembre 1894.

CHER MONSIEUR,—Le comité nommé à l'assemblée générale de l'association au sujet des tarifs océaniques s'est réuni aujourd'hui, et a décidé que vous donneriez avis au comité nommé par le gouvernement pour faire une enquête sur les tarifs océaniques, qu'une réunion de ces comités soit convoquée entre le 1er et le 15 janvier 1895, pour entendre les témoignages sur le sujet, et que les messieurs ci-dessous nommés soient assignés à comparaître pour rendre témoignage :

M. C. Coughlin,
M. Robert Bickerdike, Montréal ;
M. A. J. Thompson,
M. John Dunn, Toronto ;
M. John Coughlin, London ou Saint-Thomas ;
M. J. W. Elliot, Kingston ;
M. John Scott, Galt ;
M. John Brown, Galt;
M. A. Rowlings, Forest.

Fidèlement à vous,

THOMAS CRAWFORD.

Mr H. GILCHRIST, secrétaire, *Dominion Live Stock Association*, Montréal.

Tarif du fret sur le bétail.

OTTAWA, 8 mars 1895.

CHER MONSIEUR.—J'ai reçu votre lettre du 6 du courant, disant que vous aviez reçu instruction d'un certain nombre de personnes qui était ci-devant membres de la *Dominion Live Stock Association*, de m'informer qu'elles n'avaient aucunement retiré leurs accusations contre les compagnies de steamers qui transportent le bétail entre Montréal et les ports britanniques, et qu'elles avaient vu dans les journaux des affirmations disant que l'association n'avait pas comparu devant le commissaire et que ce dernier avait fait un rapport dans ce sens au gouvernement. De plus, qu'ils sont parfaitement prêts à prouver toutes les accusations contenues dans leur manifeste du 11 avril 1894, et que vous avez compris qu'ils désiraient faire rouvrir l'enquête, et que s'il était possible de le faire, vous suggéreriez d'appeler certains gentlemen à rendre témoignage.

Je remarque aussi que vous dites que la lettre marquée B, datée du 11 décembre 1894, vous avait été envoyée, mais que vu qu'il y avait quelques expéditeurs de bétail, membres, je présume, de l'association, qui croyaient que l'enquête ne pourrait faire que peu de bien, vous ne me l'aviez pas envoyée, à cause de l'état incertain dans lequel se trouvait alors l'association.

En réponse, je dois dire, comme vous le savez, que je n'ai pas correspondu individuellement avec les expéditeurs de bétail, mais que j'ai correspondu avec vous et avec M. Robson, le président de l'association, et si les expéditeurs de bétail qui vous donnent maintenant instruction de m'écrire ignoraient le fait que j'avais les moyens de faire l'enquête, les raisons de ce manque d'avis peuvent être plus facilement expliquées par vous et par le président que par moi.

Quant au manifeste du 11 avril 1894, je dois dire que je n'en connais rien. Je n'ai jamais vu de copie de ce manifeste, bien que j'eusse été content d'en recevoir une.

Quant à leur désir de rouvrir l'enquête, je dois dire qu'ayant attendu très longtemps que l'association nommât une délégation de ses membres pour comparaître devant moi, et me fournir les preuves qu'ils avaient à donner, et ayant remarqué que l'association était sur le point de se dissoudre, et pour des raisons relatives à l'impression de mon rapport et de son dépôt devant le parlement, j'ai jugé à propos de ne pas laisser l'affaire plus longtemps ouverte, et je suis d'opinion que lorsque j'ai clos et présenté mon rapport au ministre de la marine et des pêcheries, j'ai remis les pouvoirs que je pouvais avoir comme commissaire, et je suis par conséquent incapable de rouvrir l'affaire. Comme je l'ai dit plus haut, la correspondance s'est faite entre vous, le président de l'association et moi, et je suis porté à croire que vous conviendrez avec moi que si les expéditeurs de bétail prennent connaissance de la correspondance, ils verront sur qui retombe la faute dans cette affaire.

A votre demande je vous renvoie les documents inclus. Je serai heureux de savoir s'il y a quelque espoir de réorganiser l'association ?

Bien à vous,

Wm L. MAGEE.

H. GILCHRIST, ex-secrétaire, *Dominion Live Stock Association*, Montréal.

SUPPLÉMENT

DU

VINGT-SEPTIÈME RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1894.

MARINE

RAPPORTS

DU

PRÉSIDENT DU CONSEIL

D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR

DES

COMMISSAIRES DE HAVRES

DE

TORONTO, MONTRÉAL, QUÉBEC, TROIS-RIVIÈRES, BELLEVILLE, SYDNEY-NORD ET PICTOU

DES

COMMISSAIRES DES PILOTES, DES MAITRES DE HAVRES ET DES PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS, DES GARDIENS DE CERTAINS PORTS, AVEC UNE STATISTIQUE DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS

Jusqu'au 31e jour de décembre 1894

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTE LA REINE
1895

Inspection des bateaux à vapeur.

OTTAWA, 26 mai 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le supplément du vingt-septième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, division de la marine, pour l'année 1894. Ce supplément contient le rapport de la marine marchande, l'inspection des bateaux à vapeur, et une statistique des naufrages et accidents; une liste des certificats accordés aux mécaniciens des bateaux à vapeur et aux capitaines et seconds; les rapports des commissaires de havres de Toronto, Belleville, Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sydney-Nord; le rapport du maître de havre d'Halifax; une liste des maîtres de havres; les rapports des maîtres de havres généralement; les rapports des commissaires de pilotage; les rapports des gardiens de port, et une liste des préposés à l'engagement des matelots.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

WM SMITH,
Député du ministre de la marine et des pêcheries.

TABLE DES MATIÈRES.

PAGE.

G.

H.

I.

Inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE Nº I.

Bateaux à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Lorraine..........	Rem. de p.	7 juillet....	23	6 84	A hélice, lac Erié.
A. H. Jennie.........	Fret......	11 "	148	16 84	" lacs.
Hazard	Rem. de p.	11 "	34	7 72	" lac Erié.
*Maid of the Mill.....	"	12 "	8	11 28	" " "
Ivey Alderson........	85	12 "	39	8 04	" Pt.-Dover et Pt.-Rowan.
A. J. Tymon....	398	17 "	194	23 52	" Toronto et Wilson.
Lillie Smith....	Fret......	20 "	275	27 00	" Windsor et B. Georgien.
Despatch............	Rem. de p.	21 "	33	7 64	" lac Huron.
Kittie Haight.........	Remorq...	21 "	60	9 80	" " "
Snowstorm	Rem. de p.	25 "	17	6 36	" " Erié.
Enterprize............	"	26 "	18	6 44	" " "
Lottie Maud..........	"	26 "	10	5 80	" " "
Conservative..........	"	26 "	7	5 56	" " "
Kingfisher.....	"	27 "	14	6 12	" " "
Ida Bell.	"	27 "	6	5 48	" " "
Nina.................	Remorq...	2 août.....	11	5 88	" rivière Sydenham.
Willie Scagel..........	" ..	2 "	22	6 76	" " "
W. S. Ireland.........	Fret......	3 "	105	13 40	" " Détroit.
Ariadne...............	Remorq...	16 septembre	38	13 04	" " Sydenham.
Harry Sewell.........	" ..	4 août.....	25	7 00	" " "
Ripple................	" ..	4 "	15	6 60	" " "
Euna.................	" ..	5 "	6	5 48	" " "
City of Mt. Clemens ..	Fret......	5 "	102	13 16	" " Détroit
Frankie.............	Yacht.	5 "	24	6 92	" " Sydenham
Byron Trerice.........	378	27 juin.....	268	29 44	" pts Wallaceb'g et lac Erié
St. George............	Remorq...	8 août.	21	6 60	" lac Ontario.
Juno..................	Fret......	11 "	210	21 80	" Buffalo et b. Georgien.
Energy...............	"	11 "	116	14 28	" lac Erié et riv. Détroit.
LaBelle...............	"	12 "	75	11 00	" rivière Détroit.
Chub.................	"	15 "	57	9 56	" lac Ontario.
R. Kendrick..........	"	18 "	15	6 20	" " Simcoe.
Minota....	Yacht	22 "	29	7 32	" " "
Queen................	20	22 "	7	5 56	" Bell Ewart et Roaches Pt.
Daisy................	Remorq...	23 "	11	5 88	" lac Huron.
Juno.................	Rem. de p.	28 "	28	7 24	" " "
Clucas................	"	28 "	28	7 24	" " "
Sea Queen............	"	29 "	17	6 44	" " "
Sea Gull.............	"	29 "	19	6 52	" " "
Anderson	"	29 "	16	6 28	" " "
Masonic..............	Yacht	13 sept......	39	8 12	" " Ontario.
Arabian..............	10	20 "	1,073	93 84	" Montréal et Duluth.
Nellie Bly...........	Rem. de p.	21 "	6	5 48	" lac Ontario.
Coponaning.........	Remorq...	25 "	18	6 44	" rivière des Français.
Maggie McLean	" ..	25 "	37	7 96	" " "
Nocross..............	" ..	25 "	20	6 60	" " "
Lilly................	" ..	26 "	22	6 76	" " "
Vera.................	" ..	5 octobre ..	14	6 12	" " Thames.
Dominion	Fret......	5 "	138	16 04	" " Détroit.
Owen................	"	6 "	103	13 24	" " "
*W. F. McRae...... ..	Remorq...	7 "	46	17 36	" lacs.
Lewis Shickluna......	" ..	19 "	16	6 28	" lac Ontario.
Nautilus..............	" ..	17 novembre	9	5 72	" canal Welland.
Fanny Moore.........	Remorq...	Aucun rapp.	4	5 32	" lac Erié.

BATEAU à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite*,

CHAUDIÈRES ET MACHINES

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Susan C. Doty	Remorq	20 novembre	26	7 08	A hélice, baie Georgienne.
Sea Gull	"	Aucun rapp.	9	5 72	" " "
Minnie Martin	"	21 novembre	10	5 80	" " "
Sweet Mary	"	21 "	13	6 05	" " "
		1895.			
Morning Star	Fret	8 mars	5	5 40	" lac Ontario.
Ontario	400	17 "	1,615	137 20	A aubes, Windsor et Détroit.
Michigan	400	17 "	1,730	146 40	" " "
Lakeside	319	21 "	348	35 84	A hélice, Pt-Stanley et Cleveland.
Wales	Remorq	3 avril	350	33 00	" lacs.
Home Rule	"	4 "	81	11 48	" lacs.
Tecumseh	Fret	6 "	840	67 20	" Kingston et Duluth.
Frank Jackman	Remorq	7 "	39	8 12	" lac Ontario.
Electric	Yacht	10 "	23	6 84	" "
T. J. Collop	Fret	11 "	63	10 04	A aubes, Chatham et Detroit.
United Lumberman	"	5 "	399	36 92	A hélice, Montréal et Duluth.
Africa	"	12 "	482	43 56	" Kingston et Pt-Arthur.
W. B. Hall	"	16 "	608	53 64	" " Duluth.
Dolphin	Remorq	16 "	13	6 04	" baie Georgienne.
Garden City	700	17 "	637	58 96	A aubes, Toronto, St-Catherines.
Augusta	Remorq	17 "	57	9 56	A hélice, Canal Welland.
Harvey Neelon	"	17 "	65	10 12	" "
Erin	10	17 "	651	60 08	" Montréal et Duluth.
Mary	Remorq	18 "	62	9 96	" Canal Welland.
Inez	"	18 "	59	9 72	" "
Sylvester Kneeland	"	18 "	46	8 68	" "
Golden City	"	18 "	35	7 80	" "
Hector	"	18 "	43	8 44	" "
Alert	"	18 "	47	8 76	" "
Abino	Rem. de p.	19 "	8	5 64	" lac Erié.
St. Magnus	Fret	21 "	853	73 24	" Montréal et Duluth.
Lake Michigan	"	21 "	573	50 84	" "
Evelyn	Remorq	23 "	85	11 80	" rivière des Français et ses environs.
Lurline	Yacht	23 "	66	10 28	" lacs.
Saginaw	Remorq	24 "	357	33 56	" "
Harold Gauthier	Rem. de p.	24 "	9	5 72	" lac Huron.
Walter Scott	"	24 "	26	7 08	" "
Gordon Gauthier	"	24 "	26	7 08	" "
Chas. E. Armstrong	Remorq	26 "	49	8 92	" canal Welland.
Escort	"	26 "	40	8 20	" "
Wm. Wilson	Rem. de p.	26 "	12	5 96	" lac Erié.
Jas. Norris	Remorq	27 "	50	9 00	" canal Welland.
United Empire	295	28 "	1,961	164 88	" Sarnia et Duluth.
		1894.			
Monarch	332	11 sept.	2,017	169 36	" "
		1895.			
Jessie	Remorq	30 avril	118	14 44	" lacs.
Ocean	100	1 mai	684	62 72	" Montréal et Hamilton.
Union	300	3 "	267	29 36	A aubes, Black Rock et Ft-Erié.
Jessie Hume	Remorq	4	58	9 64	A hélice, lacs.
City of Chatham	553	5 "	341	35 28	" Chatham et Détroit.
Vick	Remorq	5 "	13	6 04	" rivière Thames.
Acadia	100	7 "	806	72 50	" Montréal et Duluth.
Onaping	Remorq	9 "	256	25 48	" lacs.
City of Dresden	100	9 "	194	23 52	" Windsor et lac Erié.
City of Windsor	400	29 "	511	48 88	" Toronto et Ste-Catherine.
L. Shickluna	Fret	11 "	445	40 60	" Montréal et Duluth.
Ada Alice	40	12 "	15	6 20	" Pt-Dalhousie et Ste-Catherine.
Acacia	165	14 "	55	9 41	" baie Hamilton.
A. J. Tymon	398	15 "	194	23 32	" Buffalo et Pt-Colborne.
Hiawatha	300	16 "	163	20 96	" Sarnia et Pt-Huron.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Phœnix	Remorq	17 mai	37	7 96	A hélice, lac Huron.
George Swann	Rem. de p.	17 "	18	6 45	" "
Sea Shell	Remorq	17 "	7	5 60	" "
Shamrock	360	18 "	154	20 32	A aubes, baie de Toronto.
Chicoutimi	267	16 "	110	16 80	" "
Eurydice	550	19 "	590	55 20	" Toronto et Lorne-Park.
John Hanlan	169	19 "	37	7 96	A hélice, baie de Toronto.
Thames	300	21 "	82	11 56	A aubes, Londres et Springbank.
Mazzepa	300	22 "	146	19 65	A hélice, baie de Burlington.
Island Queen	140	18 "	23	6 84	" " Toronto
Luella	122	18 "	38	8 04	" " "
Cleopatra	Yacht	22 "	104	13 32	" grands lacs.
Esperanza	"	23 "	17	6 36	" "
Ella Taylor	Remorq	24 "	34	7 72	" canal Welland.
Joe Milton	200	29 "	93	12 44	" Pt-Stanley et Cleveland
Joe Mac	Remorq	1er juin	44	8 44	" canal Welland.
M. R. Mitchell	"	2 "	40	8 20	" "
Elite	Rem. de p.	5 "	22	6 76	" lac Huron.
Evelyn	"	5 "	32	7 56	" "
Sea King	"	5 "	26	7 08	" "
W. H. Siebold	"	5 "	22	6 76	" "
Imperial	40	6 "	150	20 00	" Sarnia et îles Pelée
Luther Westover	Remorq	7 "	127	15 16	A aubes, lac Huron.
Jno. Lee, aîné	40	13 "	52	9 16	A hélice, Wallaceburg et voisinage
E. Windsor	Fret	14 "	86	11 88	" Détroit et riv. Sydenham.
Messenger	Remorq	14 "	15	6 20	" " "
Grace Darling	"	14 "	26	7 08	" " "
Elmer	"	19 "	38	8 04	" lac Huron.
A. Chambers	Rem. de p.	19 "	23	6 84	" "
Welcome	"	19 "	21	6 68	" "
Iris	Yacht	19 "	9	5 72	" "
Killarney Belle	Rem. de p.	20 "	28	7 24	" "
John Logie	"	20 "	29	7 32	" "
Earl	"	20 "	18	6 44	" "
J. W. Steinhoff	377	25 "	312	32 96	" Grimsby et Parc Victoria.
J. C. Clark	40	28 "	145	19 60	" Courtwright et Saint-Clair
G. P. McIntosh	Rem. de p.	29 "	58	9 64	" lac Erié.
			25,118	2,838 62	

JOHN DODDS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'année terminée le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.	
			$ c.		
Ontario	1,338	910	....	A hélice, passagers.	Non employé.
Huron	1,052	688	....	A double hél., passeur de wagons	"
International	851	539	....	" " "	"
Meteor	337	181	....	A aubes, remorqueur	"
Cecebe	11	8	....	A hélice "	"
Herbert M	26	18	....	" "	"
Mary of Pt. Stanley	4	3	....	" "	"
Rosamond	23	13	....	" yacht.	"
Siesta	3	2	....	" "	"
Adrelexa	15	10	....	" "	"
Evangeline	24	16	....	" "	"
City of Stratford	4	3	....	" "	"
Ranger	8	5	....	" "	"
Campana	1,679	1,267	....	A double hélice, passagers.	"
Queen of the Isles	40	27	....	A hélice "	"
Baltic	1,324	834	....	A aubes "	"
Alfred Wilson	33	22	....	A hélice, remorqueur.	"
Albani	5	4	....	" yacht	"
Blandina	46	32	....	" "	"
Hope	170	115	....	" passeur.	"
Grace Darling	28	19	....	" rem. de pêche.	"
Gertrude A. Rennie	14	9	....	" "	"
Persia	757	500	....	" passagers.	"
Scotia	458	269	....	" fret.	"
*Zypher	19	11	....	" yacht.	Quitté cette division.
*Mary A. Day	45	36	....	" rem. de pêche.	"
*Siskiwit	47	34	....	" remorqueur.	"
*Mabel McDonald	42	28	....	" "	"
*Minnie Kidd	18	12	....	" "	"
*C. H. Merritt	122	83	....	" passagers.	"
Sarah E. Day	5	4	....	" rem.	Pas de demande d'inspection.
A. M. Petrie	20	13	....	" yacht.	"
Douglas	5	4	....	" remorqueur.	"
Ocean Lilly	3	2	....	" "	"
Ethel May	4	2	....	" yacht.	"
Port Elgin Queen	37	25	....	" remorqueur.	"
Rover	51	35	....	" "	"
Severn	44	30	....	" "	"
Verbena May	5	3	....	" "	"
Victoria	3	2	....	" "	"
Mary Arnot	8	6	....	" "	"
Ontario	57	30	....	" "	"
	8,492	5,650			

* Les 6 steamers qui ont quitté la division, d'après les rapports, ainsi que leur tonnage brut, ne sont pas comptés dans le Tableau "A."

JNO. DODDS,
JAMES JOHNSTON,
Inspecteurs des bateaux à vapeur.

Inspection des bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur inspectés pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Rescue	....	7 juillet	7	5 56	A hélice, remorqueur.
Chippewa	1,813	10 "	1,514	129 12	A aubes, passagers.
Cleopatra	....	11 "	104	13 32	A hélice, yacht.
John William	....	17 "	14	12 24	" remorq., 2 ans d'arrérage
Mayflower	....	17 "	14	6 12	" remorqueur.
Waubaushene	....	17 "	97	12 76	" "
Meganetawa	....	17 "	187	29 52	" "
Equal Rights	12	17 "	6	5 46	" passagers.
H. L. Lovering	....	18 "	55	9 40	" remorqueur.
J. C. Else	....	18 "	32	7 64	A aubes "
Fred Davidson	....	19 "	43	8 46	A hélice "
Alfred Morrell	....	20 "	40	8 76	" "
Minniehaha	....	20 "	35	7 56	" "
Mizpah	20	21 "	18	6 44	" passagers.
Carlton	....	21 "	8	5 72	" remorqueur.
Osprey	50	22 "	39	8 12	" passagers.
Pochahontas	....	24 "	32	7 56	A aubes, remorqueur.
A. V. Crawford	....	1er août	51	9 16	A hélice "
Agnes	....	1er "	23	6 92	" "
Arbutus	....	1er "	49	8 92	" "
James Clarke	....	2 "	48	8 92	" "
J. H. Jones	60	2 "	151	17 24	" passagers.
Naiad	....	5 "	29	7 32	" yacht.
Onagamoh	25	23 juin	19	6 52	" passagers.
Rosseau	....	5 août	52	9 24	" remorqueur.
Edith May	40	7 "	45	8 60	" passagers.
Southwood	....	7 "	19	6 52	" remorqueur.
Kate Murray	....	7 "	3	10 48	" "
Jennie Wilson	....	8 "	7	5 56	" "
Sunbeam	....	8 "	3	5 32	" "
Ontario	....	8 "	11	5 88	" "
Mary Louise	40	10 "	64	10 12	" passagers.
Florence	....	— "	27	7 16	" lacs Muskoka, non certif.
Lady-of-the-Lake	Remorq	11 "	10	17 40	" " " "
Excelsior	40	11 "	96	12 68	" " " "
Erastus Wiman	35	12 "	53	9 32	" " " "
Northern	Remorq	12 "	99	62 14	A aubes " " "
Ada Alice	"	16 "	15	6 20	A hélice, baie de Toronto.
Adam Ainslie	"	18 "	59	9 72	" baie Georgienne.
Heather Bell	Rem. de p.	18 "	20	6 60	" " "
Scotch Thistle	Remorq	19 "	17	6 36	" lac Huron.
James Storey	"	21 "	48	8 84	" " "
Rival	"	21 "	125	15 00	A aubes " "
Delight	"	23 "	26	7 08	A hélice " "
Vixen	"	23 "	68	20 88	" " "
Edgar P. Sawyer	"	24 "	52	9 16	" " "
W. A. Rooth	"	26 "	52	9 16	" " "
Alpha	"	26 "	34	7 72	" " "
Clara Hickler	"	28 "	42	8 36	" " "
Surprise	"	29 "	19	6 52	" " "
Annie Clark	"	31 "	51	9 08	" " "
Hattie Vinton	"	1er sept.	55	9 40	" " "
Gordon Jerry	....	9 "	124	14 92	" lac Ontario.
Great Western	200	14 "	1,080	94 40	A aubes, pass. wag., Wind'r et Dé
Lansdowne	200	14 "	1,571	133 68	" " " "
Mascott	Remorq	19 "	21	6 68	A hélice, baie Georgienne.
Spray	"	20 "	15	6 20	" " "
Bertha Endress	"	28 "	32	7 56	" rivière Sainte-Marie
Eagle	15	29 "	12	5 96	" baie Georgienne.
Stella	Remorq	29 "	16	6 28	" " "
P. S. Hiesordt	"	30 "	45	8 60	" lac Huron.
Ann Long	"	30 "	44	8 60	" " "

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1894.		$	c.	
Advance	Remorq	30 sept	72	10	76	A hélice, lac Huron.
Fanny Arnold	"	30 "	73	10	84	" " "
Garnet		30 "	19	6	52	" remorqueur.
Yacht Maida		2 oct	2	5	24	" "
P. M. Campbell		2 "	48	8	92	" fret.
Edward Blake		2 "	22	6	76	" remorqueur.
Frank Reed		3 "	34	7	72	" "
Georgia		Non émis		7	24	" "
Bruce		3 oct	16	6	28	" "
John Harrison		4 "	44	8	52	" "
Maggie May		17 "	45	8	68	" "
W. J. Aikens		15 nov	42	8	36	" "
Tender		16 "	30	7	48	" "
Purvis		23 "	13	18	12	" "
		1895.				
Dalton McCarthy		2 avril	54	9	32	" "
Fred. Hodgson		2 "	63	10	04	" "
Bob Foote		3 "	39	8	20	" "
Ethel		4 "	13	6	04	" "
John Hunter		4 "	32	7	56	" "
Niagara		4 "	468	42	44	" fret.
Alberta	500	5 "	2,282	190	50	" passagers.
Manitoba	500	5 "	2,616	217	28	" "
Athabasca	500	5 "	2,269	189	52	" "
Algonquin		5 "	1,806	149	48	" fret.
Macassa	519	6 "	459	44	72	" passagers.
Madjeska	720	6 "	678	62	24	" "
Cuba	120	6 "	931	92	48	" "
Rosedale		9 "	1,507	125	56	" fret.
Seguin		12 "	818	73	44	" "
Myles		16 "	1,211	101	88	" "
Cambria	318	16 "	937	82	96	A aubes, passagers.
Dominion		16 "	478	43	24	A hélice, fret.
Pacific	292	17 "	918	81	44	" passagers.
Atlantic	683	17 "	683	62	64	" "
Nothern Belle	216	17 "	514	49	04	" "
Favourite	311	17 "	491	47	28	" "
Saucy Jim		17 "	93	12	44	" remorqueur.
City of Collingwood	380	18 "	1,387	118	96	" passagers.
Truant	40	18 "	23	6	84	" "
City of London		Non émis	516	49	28	" "
Manitou	300	18 avril	497	47	76	A aubes "
City of Midland	410	18 "	974	86	92	A hélice "
Reliance		19 "	311	29	88	" remorqueur.
Nosbonsing		21 "	24	7	00	" "
Booth		21 "	235	23	72	A aubes "
Dauntless		23 "	8	5	64	A hélice "
Sparrow		24 "	25	7	00	" "
Camilla		24 "	54	9	32	" "
Empress		26 "	35	7	88	" "
Clinton		13 "	430	39	40	" fret.
Metamora		1er mai	239	24	12	" remorqueur.
Yacht O'Dessa		2 "	12	5	96	" yacht.
C. W. Chamberlain		3 "	485	35	80	" fret.
Superior		4 "	88	12	12	" remorqueur.
Chicora	872	5 "	555	82	48	A aubes, passagers.
Chippewa	2,000	7 "	1,513	129	12	" "
Cibola	1,176	7 "	961	84	88	" "
Ongiara	244	7 "	98	12	84	A hélice "
Greyhound	481	8 "	337	34	96	" "
Turtle		12 "	33	7	64	A aubes, remorqueur.
James Playfair		14 "	26	7	08	A hélice "
Charlton		15 "	261	36	12	" "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Carmona	492	16 mai	980	86 40	A aubes, passagers.
Primrose	863	17 "	189	23 12	" "
Mayflower	867	17 "	189	23 12	" "
Thistle	345	17 "	77	11 24	" "
Kathleen	196	17 "	110	16 80	A hélice, "
Gertrude	171	17 "	75	11 08	" "
Mascott	127	17 "	49	8 92	" "
Arlington	100	17 "	23	6 84	" "
Jessie McEdwards	100	17 "	21	6 68	" "
Uncle Jim	....	19 "	11	5 88	" remorqueur.
W. L. Davis	....	22 "	46	8 64	" "
Telegram	330	23 "	198	23 84	" passagers.
Maggie A. Bennett	....	29 "	34	5 72	" remorqueur.
Viola	....	30 "	68	10 44	" yacht.
John J. Long	30	2 juin	201	24 08	" passagers.
Shawanaga	....	5 "	96	12 66	" remorqueur.
Gypsy	....	6 "	20	6 60	" yacht.
Longford	40	6 "	53	9 24	" passagers.
Orillia	234	6 "	134	18 80	" "
Lorna Doone	....	7 "	5	5 40	" yacht.
Comet	....	7 "	20	6 60	" remorqueur.
Sontag	....	9 "	7	5 56	" yacht.
Conqueror	64	13 "	24	14 00	" passagers.
Seaflower	....	13 "	7	11 12	" yacht.
Lillie	49	13 "	49	9 00	" passagers.
Wenonah	96	15 "	161	20 88	" et à aubes, passagers.
Emulator	....	16 "	25	7 00	" remorqueur.
Glenrosa	34	16 "	63	10 04	" passagers.
Medora	328	18 "	298	31 92	" "
Nipissing	385	18 "	275	30 00	A aubes, "
Oriole	40	18 "	75	11 00	A hélice, "
Georgia	....	22 "	28	7 24	" remorqueur.
Orcadia	....	25 "	26	7 08	" "
Halcro	....	28 "	8	5 64	" yacht.
Equal Rights	12	28 "	6	5 46	" passagers.
Geraldine	40	28 "	64	10 28	" baie Georgienne.
Home Rule	Rem. de p.	28 "	3	10 52	" " "
Maud	80	28 "	40	8 18	" " "
Mary Beck	Rem. de p.	29 "	16	6 28	" " "
Fly	" "	29 "	27	7 16	" " "
Emma	100	30 "	74	11 00	" " "
Ripple	Yacht	30 "	5	5 40	" " "
Maud S	Rem. de p.	30 "	14	6 12	" " "
Maid of the Mist	80	17 mai	62	9 96	" rivère Niagara.
			39,650	4,278 98	

JAMES JOHNSTON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
	300				
Union	40	5 juillet	266·96	21 36	Fort-Erié et Rocher Noir.
John Lee, aîné	300	11 ″	51·89	4 16	Wallaceburg et riv. Sainte-Claire.
Hope	328	10 ″	169·96	13 60	Windsor et Détroit.
Medora	398	14 ″	298·51	23 92	Gravenhurst et lacs Muskoka.
A. J. Tyman	335	17 ″	193·85	15 52	Toronto et Alcott.
C. H. Merrit	78	17 ″	121·58	9 68	Kingst. et end'ts sur le St-Laur't.
Ivy Alderson	1,813	18 ″	38·67	3 04	Port-Dover et Port-Rowan.
Chippewa	40	20 ″	1,513·60	121 12	Toronto et Lewiston.
Geraldine	12	21 ″	65·44	5 28	Parry-Sd. et îles du voisinage.
Equal Rights	100	21 ″	5·73	0 46	Pénétang et hôtel de Pénétang.
Uno	40	26 ″	75·47	....	Rivière Sydenham.
Highland Maid	40	1er août	106·24	8 48	Portage-du-Rat et Fort-Francis.
Shamrock	40	1er ″	79·84	6 40	″ ″
Kenina	....	2 ″	41·86	3 36	″ et Keewatin.
Minnetonka	....	4 ″	68·34	....	″ riv.-de-la-pluie.
Monarch	....	4 ″	167·64	13 44	″ Fort-Francis.
Kakabaka	314	5 ″	112·67	9 04	Port-Arthur et lac Supérieur.
Cambria	....	5 ″	937·25	74 96	Windsor et Sault-Sainte-Marie.
J. H. Jones	....	16 ″	152·41	12 24	Wiarton et endr. à Manitouline
R. Kendrick	40	18 ″	14·96	1 25	Lac Simcoe.
Lillie	280	18 ″	49·53	4 00	Barrie et Grande Pointe de la Baie
Enterprise	20	18 ″	148·19	11 84	Barrie et endroits sur lac Simcoe.
Mizpah	50	21 ″	18·05	1 44	Parry Sd. et îles du voisinage.
Osprey	40	21 ″	39·33	3 12	Midland et Muskoka Mill.
Edith May	40	24 ″	44·88	3 60	Pt. Sandfield et end. sur lac Musk.
Excelsior	40	25 ″	95·75	7 68	Huntsville au Portage.
Mary Louise	....	24 ″	63·62	5 12	Portage et endroits au lac Trading
Florence	35	24 ″	27·08	2 16	″ ″
Erastus Wiman	20	25 ″	53·53	4 32	Huntsville et end. aux environs
Queen	332	5 ″	6·63	0 56	Belle Euart et Pointe-de-Roche.
Monarch	300	11 ″	2,017·41	161 36	Sarnia et Duluth.
Hiawatha	....	12 ″	162·62	12 96	″ Port-Huron.
Masonic	10	18 sept	39·24	3 12	
Arabian	....	20 ″	1,073·49	85 84	Montréal et Duluth.
Lillie Smith	200	22 ″	375·41	22 00	Windsor et ports sur la baie Geor.
Great Western	200	23 ″	1,080·33	86 40	″ Détroit.
Lansdowne	....	23 ″	1,570·90	125 68	″ ″
Juno		12 oct	290·50	16 88	Buffalo et baie Georgienne.
		1895.			
Ontario	400	20 mars	1,615·40	129 20	Windsor et Détroit.
Michigan	400	20 ″	1,729·80	138 40	″ ″
Great Western	300	20 ″	1,080·33	86 40	″ ″
Lakeside	319	3 avril	348·24	27 84	Port-Stanley et Cleveland.
Niagara	....	4 ″	468 00	37 44	Montréal et Duluth.
United Lumberman	....	5 ″	398·91	31 92	″ ″
Macassa	562	10 ″	459·06	36 72	Toronto et Hamilton.
Africa	....	12 ″	482·39	38 50	Kingston à Port-Arthur.
Tecumseh	....	14 ″	839·65	67 20	″ Duluth.
Myles	....	16 ″	1,210·63	96 88	″ ″
Dominion	....	16 ″	478·13	38 24	″ ″
Cambria	318	14 ″	937·27	74 96	Windsor et Sault-Sainte-Marie.
Algonquin	....	17 ″	1,805·61	144 48	Tous les lacs.
Alberta	500	17 ″	2,282·14	182 56	Owen-Sound et Fort-William.
Manitoba	500	17 ″	916·48	209 26	″ ″
Athabasca	500	17 ″	2,268·63	181 52	″ Port-Arthur.
Erin	10	19 ″	650·73	52 08	Montréal et Duluth.
Cuba	120	19 ″	931·13	74 48	″ ″
W. B. Hall	....	20 ″	607·70	48 64	Kingston ″
Pacific	292	21 ″	918·08	73 44	Collingwood et Sault-Ste-Marie.
Atlantic	300	21 ″	682·63	54 64	″ ″

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Northern Belle........	216	21 avril....	513·58	41 04	Collingwood et baie Georgienne.
City of Midland......	410	21 "	974·22	79 92	" Sault-Sainte-Marie.
City of Collingwood...	380	23 "	1,387·46	101 94	" "
Favourite	311	23 "	491·33	39 28	" baie Georgienne.
Manitou	300	23 "	497·11	39 76	Midland et Parry-Sound.
Truant............	40	23 "	23·31	1 84	Spanish Mill et Webwood.
St. Magnus............	....	24 "	852·85	68 24	Montréal et Duluth.
Lake Michigan........	....	24 "	573·28	45 84	" "
Clinton..............	....	26 "	430·00	34 40	" "
United Empire........	295	28 "	1,960·65	156 88	Sarnia "
Ocean................	150	1er mai....	683·72	54 72	Montréal et Hamilton.
Rosedale	....	2 "	1,506·13	120 56	Kingston et Duluth.
C. W. Chamberlain....	....	4 "	384·93	30 80	" baie Georgienne.
Cibola	1,176	5 "	961·47	76 88	Toronto et Lewiston.
Chicora.............	872	6 "	930·50	74 48	" "
City of Windsor	400	9 "	410·52	40 88	" Sainte-Catherine.
City of Chatham	553	9 "	340·54	27 28	Chatham et Detroit.
Ada Alice............	40	11 "	15·43	1 20	Port-Dalhousie et Ste-Catherine.
Greyhound............	481	11 "	337·03	26 96	Toronto et Grimsby.
Seguin	20	15 "	818·07	65 44	Kingston et Duluth.
Acacia	165	14 "	55·16	4 41	Hamilton et Burlington-Beach.
Chicoutimi............	267	16 "	110·47	8 80	Toronto et île.
A. J. Tyman..........	398	16 "	193·85	15 52	Buffalo et Port-Colborne.
Union	300	17 "	266·96	21 36	Black Rock et Fort-Erié.
Maid of the Mist......	80	17 "	61·97	4 96	Clifton et les chutes.
Island Queen..........	140	18 "	23·31	1 84	Toronto et île.
Luella	122	18 "	37·83	3 04	"
John Hanlon..........	169	19 "	36·96	2 96	"
Mayflower	900	19 "	189·40	15 12	"
Primrose..............	900	19 "	189·40	15 12	"
Thistle...............	345	19 "	77·53	6 24	"
Kathleen..............	196	19 "	109·82	8 80	"
Thames	300	21 "	81·72	6 56	London et Spring-Bank.
Carmona	492	22 "	979·93	78 40	Toronto et Rochester.
Mazeppa	300	23 "	145·59	11 65	Hamilton et Burlington-Beach.
Eurydice..............	546	23 "	589·89	47 20	Toronto et parc Lorne.
Shamrock	360	25 "	154·18	12 32	Ile "
City of Dresden.......	100	29 "	193·87	15 52	Windsor et ports du lac Erié.
Joe Milton	200	29 "	93·30	7 44	Port-Stanley et Cleveland.
Acadia................	100	30 "	806·36	64 50	Montréal et Duluth.
Chippewa.............	2,000	31 "	1,513·60	121 12	Toronto et Queenston.
Ongiara	244	31 "	97·77	7 84	Niagara et Lewiston.
J. L. McEdwards.....	100	1er juin....	21·40	1 68	Toronto et île.
Nautilus..............	25	5 "	8·65	0 72	Port-Robertson et Port-Colborne.
Imperial..............	40	6 "	149·82	12 00	Sarnia et île Pelée.
Garden City	700	7 "	637·25	50 96	Toronto et Sainte-Catherine.
John J. Long.........	30	8 "	295·95	16 08	Collingwood et baie Georgienne.
Mascott..............	127	9 "	48·94	3 92	Toronto et île.
Arlington	100	9 "	23·37	1 84	"
Osprey................	50	12 "	39·33	3 12	Penetang et Muskoka-Mill.
Orillia...............	234	12 mai	134·51	10 80	Orillia et endroits sur le lac Simcoe.
Longford..............	40	12 juin	53·29	4 24	" Longford.
Gertrude..............	171	13 "	75·54	6 08	Toronto et île.
Melbourne............	125	16 "	894·43	71 28	Montréal et Duluth.
Modjeska	720	18 "	678·05	54 24	Toronto et Hamilton.
Winonah..............	96	19 "	160·60	12 88	Burk's-Falls et Magnattawan.
Glenrosa..............	34	20 "	63·18	5 04	" "
Conqueror............	64	20 "	24·53	2 00	Barrie et Big Bay Point.
Enterprise	280	20 "	148·19	11 84	" endroits sur le lac Simcoe.
Lillie	40	21 "	49·53	4 00	" Big Bay Point.
J. W. Steinhoff.......	377	25 "	311·80	24 96	Grimsby et parc Victoria.
Medora..............	328	26 "	298·51	23 92	Gravenhurst et lacs Muskoka.
Mink..................	40	26 "	13·32	1 04	Port-Carling "

BATEAUX à vapeurs inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ cts.	
Onaganah	25	27 juin	18·73	1 52	Port-Cockburn et lac Muskoka.
Edith May	30	27 "	44·88	3 60	Port-Sandfield "
Kenozha	200	28 "	191·58	15 28	Gravenhurst "
Muskoka	137	28 "	98·98	7 92	" "
Oriole	40	28 "	74·79	6 00	" "
Nipissing	380	28 "	275·45	22 00	" "
Total	29,107		57,680·88	4,718 21	

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION OUEST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Campana	1,287·09	875·62	....	Non employé, A. 1.
Ontario	1,103·91	750·95	....	" " B. 1.
City of London	515·77	293·98	....	" " A. 2½.
Baltic	1,323·77	833·97	....	" " B. 1.
Persia	756·64	499·86	....	" " A. 2.
Scotia	458·33	268·54	....	" " B. 1½.
	5,445·51	3,522·02		

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur des coques.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Corella		4 juill.	3·81	5 32	A hélice, yacht.
Echo		5 "	6·06	5 48	" "
Transit	450	6 "	140·81	19 28	A deux hélices, passagers, Kingston et Prescott.
Pomona		6 "	4·88	5 40	A hélice, yacht.
Triton	25	7 "	11·11	5 88	" passagers, Rockport et Cornwall.
Myra		8 "	73·21	10 84	" remorqueur.
City of Belleville	250	13 "	101·17	16 08	" passagers, Kingston et Montréal.
Umbria		10 "	42·98	8 44	" remorqueur.
Dorothy		10 "	10·09	5 80	" yacht.
Montmorency		11 "	17·81	6 44	" remarqueur.
D. P. Dey		11 "	11·26	5 88	" "
Hubert Larkin		12 "	48·73	8 92	" "
Rigaud		13 "	46·54	8 76	" "
Sunbeam		20 "	13·43	6 04	" "
Pearl		20 "	7·70	5 64	" "
Daisy	40	21 "	7·20	5 56	" passagers, lac du Riz.
Beaver	75	22 "	18·00	6 44	" " "
Sunbeam	200	24 "	111·89	16 96	A aubes, passagers, co. de Victoria et Peterboro'.
Golden City	175	24 "	68·02	10 45	A hélice " "
Undine	20	25 "	13·81	6 12	" " "
Mary Ellen	130	25 "	44·50	8 60	" " "
Zetta Bruce	25	26 "	8·75	5 72	" " "
Waterwitch		26 "	9·20	5 72	" remorqueur.
Stranger		27 "	53·41	9 24	" "
Alice Ethel	175	27 "	71·75	10 76	A aubes, passagers, co. de Victoria et Peterboro'.
Myrtle		28 "	27·46	7 16	" remorqueur.
Crandella	400	29 "	266·20	29 28	" passagers, co. de Victoria et Peterboro'.
Express	20	29 "	3·90	5 32	A hélice " "
Esturion	325	31 "	118·36	17 44	A aubes " "
Columbian	375	31 "	271·30	29 68	" " "
Dawn	40	1er août	20·20	6 60	A hélice " "
Beaubocage	150	1 "	129·00	18 32	A aubes " "
Maple Leaf	70	2 "	26·08	7 08	A hélice " "
Dominion		2 "	45·88	8 68	A aubes, remorq., co. de Victoria et Peterboro'.
Bella Fair		3 "	6·60	5 56	A hélice " "
Marquis of Lorne		7 "	20·19	6 60	" yacht.
Robert Anglin		8 "	97·18	12 76	" fret, canal Rideau.
Bertha	40	10 "	17·64	6 44	" passagers, Trenton et Prescott.
Iona	25	11 "	231·53	26 56	" passagers et fret, tous les lacs.
Bluebell		14 "	11·97	5 96	" yacht.
Olivia Gordon		14 "	36·07	7 88	" remorqueur.
South Eastern	600	16 "	395·31	39 60	A hélice jum'le, passagers, Prescott et Kingston.
Sarah Daly		17 "	24·61	7 00	A hélice, remorqueur.
Albert Wright		18 "	29·00	7 32	" "
C. F. Dunbar		18 "	32·86	7 64	" "
A. B. Cook		18 "	34·17	7 72	" "
H. C. Curtis		19 "	36·19	7 88	" "
Mona		19 "	24·87	7 00	" "
Grenada	175	18 "	57·00	9 56	" passagers, Kingston et Montreal.
Princess Louise	100	19 "	26·36	7 08	" " "
Ivy	35	18 "	7·43	5 56	" Cornwall et lac Saint-Francis.

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Sandy	....	21 août	29·57	7 32	A hélice, remorqueur
Gilbert	....	23 "	40·83	8 28	" "
Alaska	100	21 "	48·74	8 92	" passagers, Kingston et Montréal.
Alert	40	22 "	49·83	9 00	" " "
Fearless	....	27 "	46·38	8 68	" remorqueur.
Eva	....	27 juillet	33·60	7 72	" "
Golden Eye	....	21 "	287·60	28 04	A aubes "
C. Anderson	....	27 août	105·18	13 40	A hélice "
Enterprise	....	20 sept.	60·38	9 80	A aubes "
Elsie Ross	....	20 "	9·83	5 80	A hélice, yacht.
May Flower	....	21 "	4·20	5 32	" "
Nellie	25	21 "	6·82	5 56	" pass., Kingston et Ottawa.
Tropic	35	22 "	8·86	5 72	" " " "
Prince Edward	....	29 "	18·22	6 44	A aubes, traversier, Tyendinaga.
John Thomson	....	....	5·16	5 40	A hélice, remorqueur, baie Quinze
		1895.			
Pierepont	415	14 mars	251·98	28 16	A aubes, passagers, Trenton et Prescott.
Chieftain	....	21 "	434·68	39 80	" remorqueur.
Maud	390	24 "	292·81	31 44	" passagers, Trenton et Prescott.
Hero	475	29 "	342·12	35 36	" " " "
D. D. Calvin	....	2 avril	749·53	65 00	A hélice, fret, tous les lacs.
Armenia	....	2 "	642·67	56 44	" " "
Ella Ross	300	4 "	324·88	34 00	A aubes, passagers, Brighton et Prescott.
D. R. VanAllen	....	4 "	317·95	30 44	A hélice, fret, tous les lacs.
Ranger	....	5 "	13·83	6 12	" remorqueur.
Reliance	25	5 "	239·14	27 12	A hélice, jumelle, tous les lacs.
Deseronto	85	6 "	67·91	10 44	A hélice, pass., Trenton et Prescott
Nile	....	6 "	96·30	12 68	" fret.
Active	....	7 "	301·70	29 16	" remorqueur.
H. F. Bronson	....	7 "	137·12	15 96	" "
Orion	....	11 "	590·99	52 28	" fret, tous les lacs.
Petrel	....	11 "	345·76	32 68	A hélice jumelle, remorqueur.
City of Owen Sound	15	12 "	731·77	66 56	A hélice, pass. et fret, tous les lacs
Thistle	....	12 "	36·02	7 88	" remorqueur.
Water Lily	....	13 "	95·09	12 60	" fret.
Aberdeen	....	13 "	141·86	16 36	" "
North King	525	14 "	872·95	77 84	A aubes, passagers, lac Ontario.
Hiram A. Calvin	....	16 "	300·00	29 00	" remorqueur.
Traveller	....	16 "	207·52	21 64	" "
Glengarry	....	16 "	732·41	63 56	A hélice, fret, tous les lacs.
Jessie Hall	....	17 "	56·54	9 56	" remorqueur.
James A. Walker	....	17 "	183·58	19 72	" "
Bannockburn	....	19 "	1,619·56	134 60	" fret, tous les lacs.
Magnet	400	20 "	1,029·47	90 32	A aubes, passagers, Hamilton et Montréal.
Arabian	10	20 "	1,073·49	93 84	A hélice, pass. et fret, tous les lacs
Alexandria	450	21 "	863·15	77 04	A aubes, passagers, Charlotte et Montréal.
Princess Louise	240	23 "	114·88	17 20	A hélice, pass., Trenton et Prescott
Lorelei	100	23 "	44·29	8 52	" " " "
James Swift	150	23 "	265·92	29 28	" " Kingston et Ottawa.
Maud L	....	24 "	14·05	6 12	" remorqueur.
David G. Thomson	....	26 "	185·05	19 80	" "
Glide	....	26 "	77·90	11 24	" "
Rescue	....	27 "	52·29	9 16	" "
Armenia	100	27 "	109·99	16 80	" passagers, Trenton et Dickinson's-Landing.
Ometa	....	28 "	18·68	6 52	" yacht.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Annie Lake........	40	28 avril.....	18·52	6 52	A hélice, passagers, Brighton et Prescott.
Titania..............	....	9 juin......	16·83	8 36	" yacht.
Reginald..............	....	2 mai......	186·26	19 88	" remorqueur.
Rideau Belle..........	175	3 "	130·59	18 48	" passagers, Kingston et Ottawa.
Antelope.............	40	4 "	19·59	6 60	" passagers, Trenton et Prescott.
Quebec.................	....	9 "	108·31	13 64	" fret.
Spartan..............	400	8 "	1,168·92	101 52	A aubes, pass., Toronto, Montréal.
Columbian..........	lac 400 / r v. 950	8 "	703·90	64 32	A hélice, jumel., Buffalo, Montréal.
Reindeer.............	165	11 "	58·29	9 64	" pass., Trenton, Prescott.
Varuna................	240	11 "	134·04	18 72	" " Brighton, "
Empress of India......	680	12 "	579·05	54 32	A aubes, passag., Toronto, Port-Dalhousie.
C. H. Merritt.........	350	15 "	121·58	17 76	A hélice, pass., Brighton, Prescott.
John Haggart.........	250	15 "	201·60	24 16	" " Kingston, Otttawa.
Geraldine..............	....	16 "	17·00	6 44	" yacht.
Eva Belle..............	....	16 "	10·10	5 80	" "
Resolute..............	25	19 "	371·86	37 76	A hélice, jumelles, tous les lacs.
Siesta................	....	19 "	14·96	6 20	" yacht.
Edmond...............	....	21 "	39·10	8 12	" remorqueur.
J. G. Nichols..........	....	21 "	130·63	15 48	" fret.
Daisy..................	40	22 "	7·20	5 56	" pass., lac du Riz.
Golden Eye..........	300	27 juin......	287·60	31 04	A aubes, " "
Gilphie...............	40	26 mai.....	19·27	6 52	A hélice, " Brighton, Prescott.
Wherenow............	....	29 "	47·78	8 84	" yacht.
Alexander Fraser......	....	30 "	320·20	30 60	A aubes, remorqueur.
Hiram Robinson......	....	30 "	60·90	9 88	A hélice, "
Ottawa...............	230	31 "	116·28	17 28	A aubes, pass., Pembr'ke, Dejochin.
Union.................	40	31 "	75·04	11 00	A hélice " " Allumette
C. B. Powell..........	....	1er juin.....	272·34	26 76	A aubes, remorqueur.
Pembroke............	....	1er "	162·00	17 96	" "
G. H. Perley..........	....	2 "	102·00	8 16	A hélice "
Samson...............	....	2 "	15·27	6 20	A aubes "
J. L. Murphy..........	....	2 "	173·05	18 84	A hélice "
Amable Du Fond......	....	4 "	17·40	6 36	A aubes "
Janet Craig..........	40	4 "	11·73	5 96	A hélice, pass., Arnprior, Bristol et Pointe au Sable.
G. B. Pattee..........	....	6 "	30·38	7 40	A hélice, remorqueur.
Monitor..............	....	5 "	332·62	31 64	A aubes "
Albert................	....	6 "	216·98	22 36	" "
Juno..................	....	6 "	17·09	6 36	A hélice, yacht.
Vesta.................	....	19 "	14·17	6 12	" "
Minnie Bell...........	....	20 "	21·74	6 76	" remorqueur.
Maggie May..........	....	21 "	29·03	7 32	" "
Allie...................	....	9 "	10·74	5 88	" yacht.
Col. By...............	....	21 "	9·31	5 72	" remorqueur.
Nora..................	....	25 "	28·13	7 24	" "
Pilgrim...............	450	29 "	262·49	28 96	A aubes, pass., Toronto, Parc Lorne
Nellie Cuthbert......	100	25 "	59·03	9 72	A hélice, " Brighton, Prescott.
Carmana.............	....	29 "	56·08	9 48	" yacht.
Kismet...............	....	29 "	5·42	5 40	" "
Carleton..............	....	18 "	67·94	10 44	A aubes, pass., rivière Mississipi.
Total.........	....	....	24,555 75	2,830 57	

EDWARD ADAMS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
Alberta	68·00	62·06	....	A aubes, passeur. Non employé.
Freemason	104·82	63·18	....	A hélice, fret. "
John A. Macdonald	273·00	153·00	....	A aubes, remorqueur. "
Caribou	144·19	97·49	....	A hélice, passagers "
Pioneer	28·07	19·09	....	" " "
Mary Ethel	98·61	56·13	....	Roue centrale. "
Ingomar	22·48	12·90	....	A hélice, yacht. Pas prêt pour l'inspection avant le 30 juin.
Outlet Queen	18·45	12·07	....	A hélice, passagers. Pas prêt pour l'inspect.
Startled Fawn	25·49	17·34	....	" yacht. " "
Wm. Johnston	80·65	54·84	....	" remorqueur " "
Lily	16 01	2·45	....	" " " "
Beaver	40·88	24·28	....	" " " "
Marie Louise	15·14	8·37	....	" passagers. " "
	935·79	583·20		

EDWARD ADAMS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-EST—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Transit	450	6 juillet	140 89	19 28	A hélice, jumelles, passeur de wagon, Kingston et Prescott.
City of Belleville	250	13 "	101 17	16 08	A hélice, Kingston et Montréal.
Triton	25	7 "	11 11	5 88	" Rochport et Cornwall.
Pearl		Pas de cer.	7 70	5 64	" remorqueur seulement.
Daisy	40	2 juillet	7 20	5 56	" lac du Riz.
Beaver	75	22 "	18 00	6 44	" "
Sunbeam	200	24 "	111 89	16 96	A aubes, co. Victoria et Peterboro.
Golden City	175	24 "	68 02	10 45	A hélice " "
Undine	20	25 "	13 81	6 12	" " "
Mary Ellen	130	25 "	44 50	8 60	" " "
Jetta Bruce	25	26 "	8 75	5 72	" " "
Marie Louise	75	27 juin	15 14	6 20	" " "
Alice Ethel	175	27 juillet	71 75	10 76	A aubes " "
Crandella	400	29 "	266 20	29 28	" " "
Express	20	29 "	3 90	5 32	A hélice, lac Scugog.
Esturion	325	31 "	118 36	17 44	A aubes, co. Victoria et Peterboro.
Columbian	375	31 "	271 30	29 68	" " "
Dawn	40	1er août	20 20	6 60	A hélice " "
Beaubocage	150	1 "	129 00	18 32	A aubes " "
Maple Leaf	70	2 "	26 08	7 08	A hélice " "
Bertha	40	10 "	17 64	6 44	" Trenton et Prescott.
Iona	25	11 "	231 53	26 56	" tous les lacs et rivières.
Southeastern	700	16 "	395 31	39 60	A hélice jum., Kingston et Prescott.
Grenada	175	18 "	57 00	9 56	A hélice, Kingston et Montréal.
Ivy	35	18 "	7 43	5 56	" C'rnwall et lac St-François.
Princess Louise	100	19 "	26 36	7 08	" Kingston et Montréal.
Alaska	100	21 "	48 74	8 92	" " "
Alert	40	22 "	49 83	9 00	" " "
Nellie	25	21 sept.	6 82	5 56	" Kingston et Ottawa.
Tropic	35	22 "	8 86	5 72	" " "
Prince Edward	Passeur	29 "	18 22	6 44	A aubes, centre, Tyendinaga et Sophiasburg.
R. Hurdman	90	26 octobre	93 12	12 44	A hélice, lac Kippewa.
		1895.			
D. D. Calvin	Fret	2 avril	749 53	65 00	" tous les lacs et rivières.
Ella Ross	300	4 "	324 88	34 00	A aubes, Brighton et Prescott.
D. R. Vanallen	Fret	4 "	317 95	30 44	A hélice, tous les lacs et rivières.
Reliance	25	5 "	239 14	27 12	" jumelles " "
Deseronto	85	6 "	67 91	10 44	" Trenton et Prescott.
Hero	475	29 mars	342 12	35 36	A aubes, " "
Pierrepont	415	14 "	251 98	28 16	" " "
Maud	390	24 "	292 81	31 44	" " "
Armenia	Fret	2 avril	642 67	56 44	A hélice, tous les lacs et rivières.
City of Owen Sound	15	12 "	731 77	66 56	" " "
Orion	Fret	11 "	590 99	52 28	" " "
Glengarry	"	16 "	732 41	63 56	" " "
Bannockburn	"	19 "	1,619 56	134 60	" " "
Magnet	400	20 "	1,029 47	90 32	A aubes, Hamilton et Montréal.
Alexandria	450	21 "	863 15	77 04	" Charlotte et Montréal.
Arabian	10	20 "	1,073 49	93 84	A hélice, Duluth et Montréal.
James Swift	150	23 "	265 92	29 28	" Kingston et Ottawa.
North King	525	14 "	872 95	77 84	A aubes, lac Ontario et la rivière St-Laurent.
Armenia	100	27 "	109 99	16 80	A hélice, Trenton et Dickinson's Landing.
Rescue	25	27 "	52 29	9 16	A hélice, Trenton et Prescott.
Lorelei	100	23 "	44 29	8 52	" " "
Rideau Belle	175	3 mai	130 59	18 48	" Kingston et Ottawa.
Antelope	40	4 "	19 59	6 60	" Trenton et Prescott.
Princess Louise	240	23 avril	114 88	17 20	" " "

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Columbian	L. 400 R. 950	8 mai	703 90	64 32	A aubes jum., Montréal et Buffalo.
Empress of India	680	12 "	579 05	54 32	A aubes, Toronto et Pt-Dalhousie.
Varuna	240	11 "	134 04	18 72	A hélice, Brighton et Prescott.
Reindeer	165	11 "	58 29	9 64	" Trenton et Prescott.
C. H. Merritt	350	15 "	121 58	17 76	" Brighton et Prescott.
Annie Lake	40	28 avril	18 52	6 52	" " "
Daisy	40	21 mai	7 20	5 56	" lac du Riz.
Golden Eye	300	22 "	287 60	31 04	A aubes "
Resolute	25	19 "	371 86	37 76	A hélices jumelles, tous les lacs et riv.
Gilphie	40	26 "	19 27	6 52	A hélice, Brighton et Prescott.
Spartan	400	8 "	1,168 92	101 52	A aubes, Toronto et Montréal.
Carleton	200	18 juin	67 94	10 44	" rivière Mississippi.
Union	40	31 mai	75 04	11 00	A hélice, Pembroke et Allumette.
Ottawa	230	31 "	116 28	17 28	A aubes, Pembr'ke et Des Joachims.
Janet Craig	40	4 juin	11 73	5 96	A hélice, Arnprior, Bristol et Sand Point.
Nellie Cuthbert	100	25 "	59 03	9 72	" Brighton et Prescott.
John Haggart	250	15 mai	201 60	24 16	" Kingston, Prescott et Ottawa.
Pilgrim	450	29 juin	262 49	28 96	A aubes, Toronto aux parcs Lorne et Victoria.
			18,160 50	1,921 97	

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur des coques et gréments, division d'Ontario-Est.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau,
Siesta	14·96	9·48	....	A hélice, certificat comme yacht.
Caribou	144·19	97·49	....	" ne marche pas.
Pioneer	28·07	19·09	....	" "
Mary Ethel	98·61	56·13	....	A aubes, centre, ne marche pas.
Pearl	7·70	5·30	....	A hélice, pas de demande.
Nora	28·13	19·13	....	" usage comme remorqueur.
Alberta	68·00	62·06	....	A aubes, centre, ne marche pas.
	389·66	268·68		

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur des coques et gréments, division d'Ontario-Est.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

DIVISION DE MONTRÉAL.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Bonenfant	30	5 mai	21	6 68	Passeur à roue centrale.
Welshman	Equipage.	5. ״	143	16 44	A hélice, fret.
Chaffey	50	3. ״	42	8 36	״ passagers, Valleyfield à Lancaster.
Hall	50	4 ״	247	27 76	״ passagers et fret.
Florence	Equipage.	4 ״	62	9 96	״ remorqueur.
Daniel McLauchlin	״	8 ״	22	6 76	Passeur à roue centrale, rem., lac Shaw, Arnprior.
Madawaska	״	8 ״	15	6 20	״ ״ ״ ״
Hurtibise	״	9 ״	46	8 68	A hélice, remorqueur.
Empress	800	9 ״	677	62 16	A aubes, passagers, riv. Ottawa.
Blandford	Equipage.	11 ״	65	10 20	״ remorqueur.
Sovereign	688	12 ״	637	58 96	״ passagers, Montréal à Carillon.
Mattawa	60	15 ״	22	6 76	A hélice, passagers et fret, lac Témiscamingue.
Charlotte	25	15 ״	14	6 12	״ ״ ״
Wenoway	Equipage.	18 ״	99	12 92	A aubes, rem., lac des Quinze. Mécanicien non qualifié et possédant un certificat de rem.
Ballantyne	״	18 ״	14	6 12	A aubes, rem., lac des Quinze.
H. Trudel	״	18 ״	14	6 12	״ ״ ״ ״
Quinze	50	19 ״	32	7 56	A hélices jumelles, passagers et rem., lac des Quinze.
Clyde	60	20 ״	29	7 32	A hélice, passagers et rem., lac Témiscamingne.
Meteor	80	21 ״	132	18 56	״ ״ ״ ״
Dora	40	22 ״	48	8 84	״ ״ ״ ״
Argo	100	22 ״	154	17 32	A aubes ״ ״ ״
R. Hurdman	150	23 ״	93	12 44	A hélice, passagers et rem., lac Kippewa.
Toneata	35	24 ״	14	6 12	״ passagers et fret, lac Témiscamingue.
Emerillon	25	24 ״	15	6 20	״ ״ ״ ״
Lottie	Equipage.	24 ״	10	5 80	״ fret seulem. ״ ״
Prince of Wales	500	26 ״	610	56 80	A aubes, passagers et fret.
Olive	100	2 ״	213	25 04	A hélice ״ ״
G. A. Harris	Equipage.	7 juin	87	11 96	״ remorqueur.
Dahinda	״	8 ״	51	9 08	״ yacht de plaisance.
J. R. Booth	״	11 ״	132	15 56	״ remorqueur.
E. B. Eddy	״	19 ״	78	11 24	״ ״
Frolic	״	19 ״	16	6 28	״ yacht de plaisance.
Shickluna	״		66	10 28	״ certificat d'enregis. perdu. Pas de certificats émis.
Filgate	658	24 juin	263	29 04	A aubes, passagers et fret.
Garnet	242	7 ״	152	20 16	״ ״ ״
Princess	443	4 ״	579	54 32	״ ״ ״
Maude	350	22 ״	269	29 52	״ ״ ״
Nellie Reid	Equipage.	23 ״	55	9 40	A hélice, remorqueur.
W. C. Denis	״	26 ״	14	6 12	״ ״
Archie Stewart	״	26 ״	80	11 40	״ ״
Charlemagne	״	27 ״	76	11 08	״ ״
Elevateur à grain n° 5	״	27 ״	80	11 40	״
״ ״ ״ 4	״	27 ״	188	20 04	״
״ ״ ״ 6	״	27 ״	170	18 60	״
״ ״ ״ 7	״	28 ״	170	18 60	״
״ ״ ״ 1	״	28 ״	165	18 20	״
״ ״ ״ 12	״	28 ״	183	19 64	״
״ ״ ״ 13	״	28 ״	178	19 24	״
״ ״ ״ 14	״	29 ״	181	19 48	

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Elévateur à grain n° 9	Equipage.	29 juin	172	18 76	A hélice.
" " " 2	"	29 "	170	18 60	"
St. Lawrence " 1	"	29 "	83	11 64	"
Elévateur à gr. " 8	"	30 "	80	11 40	"
" " " 10	"	30 "	173	18 84	"
" " " 11	"	30 "	169	18 52	"
Total...........	....	....	7,570	$910 60	

WILLIAM LAURIE,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE MONTRÉAL—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ c.	
John A.		29 nov.	20	6 60	A hélice, remorqueur.
Agnes McMahon		29 "	81	11 48	" "
		1894.			
Clipper		11 juillet	4	5 32	" remorqueur et fret.
H. M. Mixer		9 août	21	6 68	" "
Lady of the Lake	700	14 "	607	56 56	A aubes, passagers.
Antelope		24 "	83	11 64	A hélice, remorqueur.
Rocket	400	24 "	321	33 68	A aubes, passagers.
Wm. Paul		4 sept.	7	5 56	A hélice, remorqueur.
Sir Hector		12 "	40	8 20	" "
Cultivateur	100	20 "	152	20 16	A aubes, passagers.
Glide	50	29 "	80	11 40	A hélice "
Owens		29 "	156	17 48	A aubes, remorqueur.
James	200	6 oct.	138	19 04	" passagers.
Gertie		27 "	17	6 36	A hélice, remorqueur.
Thurso	50	12 nov.	20	6 60	Roue centrale, passagers.
Aid		Non émis.	25	7 00	" " remorqueur.
R. Stoker		" "	14	6 12	A hélice, remorqueur.
Wennona		" "	12	5 96	" yacht et remorqueur.
W. C. Francis		" "	37	7 96	" remorqueur.

Bateaux ci-dessus inspectés par M. Clift.

		1895.			
Richelieu		26 avril	113	17 00	A aubes, passagers.
Paul Smith		26 "	293	31 44	" "
Melbourne		30 "	890	79 28	A hélice, passagers et fret.
McNaughton		14 "	100	15 96	
Monargue		1er mai	136	15 88	
Plover		1er "	40	8 20	
Maid-of-the-Mist		17 "	62	9 96	
			11,039	1,342 22	

Inspectés par M. Meneilley.

WM. LAURIE.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE MONTRÉAL.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
Ida	26	19	....	A hélice, remorqueur.
John Heney	19	113	....	" "
Mansfield	121	103	....	" passeur.
Ida	247	53	....	" "
T. Osborne	25	17	....	" remorqueur.
Ada	29	91	....	" "
Rockland	78	50	....	" "
E. G. Laverdure	54	49	....	" passeur.
Agnes	29	20	....	" passagers et fret.
Mildred	15	13	....	" " "
Squaw	22	18	....	" remorqueur.
Bonito	17	12	....	" passeur.
John	35	24	....	Passeur, à roue centrale.
Annie C	6·33	4·30	....	A hélice, fret.
May Flower	....	....	....	" non employé.
Emile	12	8	....	" passeur.
Eilun	....	....	....	" non employé.
G. A. Notter	14	9	....	" remorqueur.
Jeanne	16	11	....	" yacht de plaisance.
Enterprise	13	9	....	" remorqueur.
Mary A. Lauchlin	23	12	....	" "
Mabel Macdonald	42	28	....	" "
Dolphin	70	37	....	" "
Hiram Easton	34	28	....	" "
D. A. Martin	78	57	....	" non employé.
Louis Cyr	15	12	....	" non notifié.
Beaver	13	6	....	Remorqueur à mancelle. Non notifié.
John Thompson	5	4	....	A hélice. Non employé.
St. George	68	29	....	" Au service du gouvernement.
	1,126	....	....	

WM. LAURIE.

Inspection des bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 31 décembre 1894.

DIVISION DE QUÉBEC

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Queen	350	28 juillet	367	37 36	A hélice, passeur, hiver, Québec et Lévis.
C. S. Parnell	Equipage.	7 "	17	6 36	A hélice, remorq., havre de Québ.
Randolph	"	12 "	16	6 28	" "
Spray	"	13 "	24	6 92	" "
Deasy	"	21 "	14	6 12	" "
Richelieu	141	22 "	33	7 64	A hélice, passagers, Montréal et Saint-Hilaire.
Magnet	400	22 "	1029	90 32	A aubes, passagers, Montréal et Hamilton.
Pogaris	350	27 "	533	50 64	A hélice, passeur, hiver, Québec et Lévis.
Pilot	350	29 "	426	42 08	" " "
Fairy	Equipage.	31 "	16	6 28	A hélice, remorq., havre de Québ.
Ida	30	1er août	5	5 40	" " "
Mistassini	400	2 "	249	27 92	A aubes, passagers, lac St-Jean.
Parihonka	Equipage.	3 "	179	22 32	" " "
Undine	"	3 "	17	6 36	A aubes, remorq., lac Saint-Jean.
Oak Day	"	16 "	27	7 16	A aubes, rem., riv. Ristigouche.
Christiana	"	16 "	57	9 56	" " " "
Frances	60	14 "	19	6 52	A aubes, passeur, Cross-Point et Campbellton.
Vulcan	Equipage	14 "	22	6 76	Hélice.
Commodore Holiwell	"	17 "	9	5 72	A hélice, remorq., havre de Québ.
Swallow	"	17 "	9	5 72	" " "
Marie Louise	"	21 "	99	12 92	A aubes, remorq., Pointe Bersimis
St. Louis	"	21 "	5	5 40	A hélice, remorqueur "
Forest	"	22 "	26	7 08	" rivière Saguenay.
Thor	"	26 "	322	30 76	A aubes " "
Kimogani	"	26 "	21	6 68	A hélice " "
Activity	"	31 "	22	6 76	" rem., havre de Québec.
Blandford	"	6 sept.	65	10 20	A aubes, remorqueur, rivière.
Anglesea	Equipage	5 mai	153	17 24	" "
Ste. Anne	50	25 sept.	18	6 44	A aubes, passeur, Chicoutimi Sainte-Anne.
Coukoo	Equipage.	21 "	6	5 48	A hélice, rem., hav. de Chicoutimi.
Tiber	Fret 80	25 "	1736	146 88	A hélice, fret et passagers, Montréal et ports étrangers.
Ellida	Equipage.	25 "	37	10 96	A hélice, rem., Montréal et Sorel.
Glacial	145	7 juillet.	109	16 72	A hélice, passeur, Sainte-Angèle et Trois-Rivières.
John Young	Equipage.	25 sept.	163	18 04	A aubes, remorq., Montréal et Chambly.
Laurier			14	6 12	A hél., passeur, Sorel et Lanoraie.
Bourgeois	200	1er juillet	94	12 52	A aubes, passeur, Laval et Trois-Rivières.
Beatrice	Equipage.	1er "	40	8 20	A aubes, remorqueur, Trois-Rivières et havre.
Arthur	Payé pour 1892 et brisé.		33	7 64	" " " "
Florence	Equipage.	1er juillet	20	6 60	A hélice, rem., riv. Grandes-Piles.
Ivan R.	"	1er "	20	6 60	" " "
Genereux	"	1er "	8	5 64	" " "
Como	100	1er "	75	11 00	A aubes, passeur, Nicolet et Trois-Rivières.
Maud	Equipage.	1er "	50	9 00	Remorq., havre de Trois-Rivières.
Lea	"	1er "	12	5 96	A hélice " "
Lucie	"	15 "	25	7 00	A aubes, remorq., rivière Nicolet.
St. Michel	Enregistrement non complété.				
		1895.			
Lena	Equipage.	19 octobre	22	6 76	A hélice, remorq., Trois-Rivières.
Campania	"	20 "	23	6 84	A hélice, remorq., lac Mégantic.
Arthur for 1892	Payé pour 1892		33	7 64	A aubes, remorq., Trois-Rivières

BATEAUX à vapeur inspectés, etc,—Division de Québec—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
L'Ami	Equipage.	30 oct.	16	6 28	A hélice.
Five Brothers	"	30 "	10	5 80	" " " "
		1895.			
Almanda	"	31 oct.	16	6 28	" " " "
Greetland	"	" 21	1091	95 28	A hélice, fret, Montréal et ports étrangers.
Sorel	300	29 avril	158	20 64	A aubes, passagers, Montréal et Sainte-Thérèse.
Arthur	Equipage.	28 "	78	11 24	A aubes, rem., Sorel et Pierreville
Polino	30	14 "	807	72 56	A hélice, fret, Montréal et Gaspé.
Relief	Equipage.	4 "	381	38 48	" " " "
Bourgeois	200	29 murs	94	12 52	A aubes, passeur, Trois-Rivières.
Como	100	29 "	75	11 00	A aubes, passeur, Trois-Rivières et Nicolet.
Miramichi	300	25 avril	727	66 16	A aubes, passagers, Montréal et Pictou, N.-E.
Trois-Rivières	1000	13 "	1710	144 80	Passagers, Montréal et Québec.
Terrebonne	450	23 "	601	56 08	Passag. Montréal et Contrecœur.
Quebec	800	10 "	3056	252 48	Passagers, Montréal et Québec.
Dandy	Equipage.	12 "	46	8 68	A hélice, rem., Montréal et Québec
Julia	"	12 "	101	13 08	" " " "
Canada	800	7 mai	2009	168 72	A aubes, passagers, Montréal et Chicoutimi.
Hosanna	200	12 avril	89	12 12	A hél., pass., Mont. et Longueuil.
Laprairie	997	12 "	523	49 84	A aubes, passeur, Montréal et Laprairie.
John Pratt	Equipage.	13 "	Bateau de l'Etat		A hél., rem., serv. du drag. du gouv.
Georgiana	"	13 "	53	9 24	A hélice, rem., havre de Montréal.
T. H. Hasmith	"	13 "	49	8 92	" " "
Berthier	700	13 "	1101	96 08	A aubes, passagers, Montréal et Trois-Rivières.
Mouche à feu	225	14 "	214	25 12	A aub., pass., Montréal et Berthier
Chambly	600	14 "	647	59 76	A aubes, passagers, Chambly et Montréal.
St. Francis	Equipage.	14 "	Bateau de l'Etat		A hél., rem., serv. du drag. du gouv.
Contest	150	19 "	231	26 48	A aub., aviso de la malle, Rimouski
Levis	350	19 "	156	20 48	A hélice, passeur, Québec et Saint-Romuald.
Otter	123	20 "	223	25 84	A hélice, passagers, Québec et Matagasquand.
Lord Stanley		20 "	276	30 08	A hélice.
South	450	21 "	349	35 92	A aubes, passeur, Québec et Lévis.
North	450	21 "	289	31 12	" " "
C. I. Bridges	Equipage	21 "			Vap. du gouv. Remorq. à hélice, service de la grue du gouver.
Canada Atlantic	400	24 "	619	57 52	A aubes, passeur, Montréal.
Le Cultivateur	376	23 "	152	20 16	" " Huron et Verdun
Drague à cuiller n° 1	Equipage.	24 "	100	13 00	Dragage, havre de ontréal.
" n° 2	"	24 "	100	13 00	"
" n° 6	"	24 "	100	13 00	"
" n° 7	"	24 "	100	13 00	"
" n° 4	"	24 "	100	13 00	"
Grue flottante n° 4	"	7 mai	100	13 00	"
" n° 6	"	7 "	100	13 00	"
" n° 2	"	7 "	100	13 00	"
" n° 3	"	7 "	100	13 00	"
River du Loup	150	10 "	173	21 84	A aubes, passagers, Varennes et L'Assomption.
Chateauguay	453	28 avril	222	25 76	" passagers, Montréal.
Cultivateur	730	26 "	362	36 96	" passeur, Montréal et île Sainte-Hélène.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Rodolphe	Equipage.	7 mai	116	14 28	A aubes, remorqueur, Montréal et Trois-Rivières.
Sincennes	"	7 "	228	23 24	A aubes, remorq. Montré l, Québec
Bohemian	500	26 avril	1,138	99 04	" pass., Montréal, Toronto
Conqueror	Equipage.	7 mai	233	23 64	A hélice, remorq. Montréal, golfe.
W. C. Francis	"	7 "	37	7 96	" rem., havre de Montréal.
Harry Bate	Fret	27 avril	254	28 32	" Montréal et Ottawa.
Island Queen	250	27 "	98	15 84	" pass'ur, Montr'l, Longue'l
Spray	Equipage.	7 mai	107	13 56	" rem., Montréal, Québec.
Saguenay	777	14 "	1,104	96 32	A aubes, Chicoutimi, Saguenay.
Hudson	Equipage.	7 "	158	17 64	" rem., Montréal, Québec.
Robert Stoker	"	7 "	14	6 12	A hélice, remorqueur, canaux.
Wm. Paul	"	7 "	7	5 56	" "
St. Peter	"	7 "	43	8 44	" rem., havre de Montréal.
Grue à vapeur n° 5	"	7 "	100	13 00	Grue à vapeur, havre de Montréal
" n° 1	"	7 "	100	13 00	" " "
Emma Munson	"	7 "	32	7 56	A hélice, rem., havre de Montréal
W. P. Davis	"	7 "	11	5 88	" " "
St. Louis	"	7 "	34	7 72	" " "
Asilda	"	3 "	23	6 84	" " "
W. F. Logie	"	3 "	17	6 36	" " "
Richelieu	141	3 "	33	7 64	" Sorel et Saint-Hilaire.
Charlotte	Equipage.	7 "	59	9 72	" remorqueur, Montréal.
Brothers	526	7 "	262	28 96	A aubes, pass., Québec, Ste-Anne.
Almanda	Equipage.	9 "	11	5 88	A hélice, remorq., havre, Québec.
St. Anne	40	10 "	14	6 12	" passeur, Sorel, Berthier.
Canadien	40	10 "	26	7 08	" " Lonvroi.
C. Anderson	150	11 "	105	16 40	" pass., Mont., Contrecœur
Ed. Arpin	25	11 "	5	5 40	" yacht de plaisance, Sorel
Ste. Croix	551	12 "	445	43 60	A aubes, pass., Ste-Croix, Québec
Orleans	475	14 "	181	22 48	A hélice, passeur, Québec et l'Ile [d'Orléans.
Lake	Equipage.	8 "	145	16 60	
Victor	"	16 "	35	7 80	" rem., havre de Québec.
Beaver	"	16 "	273	26 84	A aubes, remorq., Bic et Montréal
Anglesea	"	16 "	153	17 24	" rem., Québec, Grosse Ile
Pilgrim	....	....	262	28 96	Pas de certificat de l'inspecteur des coques. Vendu et transporté dans l'Ontario.
Anna McGie	Equipage.	5 mai	60	9 80	A hélice, sauvetage, dans le golfe.
Montmagny	516	21 "	351	36 08	A aubes, pass., Québec, Berthier.
Algerian	400	21 "	914	81 12	" " Montréal, Toronto
Corsican	400	21 "	1,203	104 24	" " "
Passport	400	21 "	1,034	90 72	" " "
Powerful	400	21 "	382	38 56	" passeur, Montréal.
Signe	30	23 "	12	5 96	A hélice, yacht de plaisance.
M. F. Pearson	Equipage.	....	....	....	" rem., serv. drag. du gouv.
St. James	"	6 juin	....	....	" "
Vega	250	24 "	132	18 56	" passeur, Québec, Orléans
Eureka	Equipage.	25 "	163	18 04	" rem., golfe et Montréal.
Honke Doré	"	26 "	10	5 80	" rem., havre de Québec.
Etoile	591	17 "	560	52 80	A aubes, pass., Québec, Montréal
Lady Belleau	Equipage.	....	81	11 48	A hélice, sauvetage, d ns le golfe.
Reliance	....	....	78	11 24	A aubes, pass'ur, marche pas, T.-R.
Beatrice	Equipage.	29 juin	40	8 20	" remorq., Trois-Rivières.
Glacial	145	29 "	109	16 72	A hélice, passeur, hiver, T.-Rivièr.
Lea	Equipage.	30 "	12	5 96	" rem., havre, T.-Rivières
Queen	350	1er "	367	37 36	" passeur, hiver, Québec.
M. E. Hacket	Equipage.	2 "	78	11 24	" remorqueur, havre.
Alice	"	4 "	67	10 36	" "
Montreal	800	15 "	2,211	184 88	A aubes, pass., Montréal, Québec.
Carolina	800	5 "	977	86 16	" " Chicoutimi.
Hochelaga	775	17 "	419	41 52	" pass'ur, Mont., Bouchervil.
Longueuil	800	17 "	365	37 20	" " Longueuil.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
St. Roch	Equipage	22 juin	18	6 44	A hélice, rem., havre de Québec.
St George	"	22 "	13	6 04	" "
St. Louis	541	23 "	428	42 24	A aubes, pass., Montréal, Québec.
Rh.oda	Equipage	26 "	182	22 56	" remorqueur.
Albani	"	29 "	58	9 64	A hélice, yacht de plaisance.
Mersey	"	30 "	60	9 80	" rem., havre de Québec.
			40,170	4,164 60	

JOS. SAMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'année terminée le 30 juin 1894.

DIVISION DE QUÉBEC.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
			$ c.	
Eva	4·08	2·27	5 32	Nouvel enregistrem. non complété. A hélice, yacht de plaisance.
Swan	5·00	Enreg. non complété	5 40	" "
Dauntless	81·00	36·00	11 48	J'étais absent quand il était dans le port. Remorqueur, Montréal et le golfe.
Thames	1,684·00	1,064·00	142 72	Arrêté pour réparations. A hélice, fret.
Florence	113·00	77·00	14 04	Pas au port quand j'étais à Québec.
Admiral	682·00	408·00	62 56	N'ayant pas eu le temps avant.
Two Brothers	14·00	9·00	6 12	" "
Lilly H	12·00	7·00	5 96	" "
Hope	19·90	6·63	6 52	" "
Acadian	935·33	396·32	79 48	" "
Diver	86·00	59·00	11 88	" "
Aurelia	32·00	19·00	7 56	" "
Belle	51·00	35·00	9 08	" "
Batiscan	39·76	17·06	8 20	" "
Johanna B	16·72	8·74	6 36	" "
C. H. Jones	38·00	25·00	8 04	" "
Victory	42·00	15·00	8 36	" "
Fearless	10·04	6·83	5 36	" "
Hygia	....	....	....	Non employé.
Frank	....	....	....	"
Fairy	....	....	....	"
	3,861·83	2,091·85	404 88	

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'nspection.	Observations.
		1893.		$ c.	
Fega	225	25 nov.	132	18 56	A hélice, passeur, Québec et Saint-Romuald.
		1894.			
Garnet	242	21 juillet	152	20 16	A aubes, passagers, Montréal et Valleyfield.
Rocket	400	21 "	321	33 68	" passagers, Montréal et Cornwall.
Prince of Wales	500	22 "	610	56 80	" passagers, Montréal et Carillon.
Acadian (hon. $5.00)	Fret	24 "	931	79 48	A hélice, fret, Québec et Norfolk.
Polaris	350	27 "	533	50 64	" pass. d'h., Québec et Lévis.
Queen	350	28 "	367	37 36	" " "
Pilot	350	29 "	426	42 08	" " "
Bonavista	50	2 août	1,306	112 48	" passagers et fret, Montréal et Saint-Jean, Terren.
Olive	192	2 "	213	25 04	" passag., Montréal et Perth
John Fraser	100	4 "	118	17 44	" passagers, sur les eaux du lac Nipissingue.
Meteor	80	7 "	132	18 56	" passagers, sur le lac Témiscamingue.
Clyde	60	7 "	29	7 32	" " "
Dora	40	8 "	48	8 44	" " "
Argo (hon. $5.00)	100	8 "	154	17 32	" " "
D. A. Martin	60	1 "	47	8 76	" passag. sur le lac Nipissing.
R. Hurdman		Pas de certi.	93	12 44	" " "
Emerillon	25	10 août	15	6 20	" passagers sur le lac Témiscamingue.
Charlotte	25	10 "	14	6 12	" " "
Lottie	25	10 "	10	5 80	" " "
Toneata	35	10 "	14	6 12	" " "
Janet Craig	40	11 "	12	5 96	" pass., Arnprior et Bristol.
Lady of the Lake	700	14 "	607	56 56	A aubes, passa., Newport et Magog
		1893.			
Powerful	400	25 nov.	382	38 56	" passeur, Montréal et l'île Sainte-Hélène.
Le Cultivateur	100	25 "	152	20 16	" Verdun et Côte Sainte-Catherine.
Magnet	400	25 avril	1,029	90 32	" passagers, Montréal et Hamilton.
		1894.			
Coban	40	30 août	1,063	93 04	A hélice, passag. et fret, Montréal et l'Ile du P.-Edouard.
Ste. Anne	50	25 sept.	18	6 44	A aubes, passeur, Chicoutimi et Sainte-Anne.
Mistassini	400	2 août	249	27 92	" passagers, sur le lac St-Jean
Undine	40	3 "	17	6 36	A hélice, " "
Peribonca	289	3 "	179	22 32	A aubes, " "
Ida	30	1 "	5	5 40	A hélice, pass., lac Saint-Joseph.
Tiber	80	25 sept.	1,736	146 88	" passager et fret, Montréal et Cap-Breton
Laurier		Pas de serv.	14	6 12	" passagers.
Bourgeois	200	1er juil.	94	12 52	A aubes, pass., Trois-Rivières et Sainc-Grégoire.
Como	100	1 "	75	11 60	" passeur, Trois-Rivières et Nicolet.
Glacial	145	1 "	109	16 72	A hélice, passeur, Trois-Rivières et Sainte-Angèle.
Ellida (hon. $8.00)	75	Pas appar. p. le tr. d. pass.	37	10 96	" passagers.
Cape Breton	Fret	1er fév.	1,764	149 12	" fret, Montréal et ports étrangers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et Montréal—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Harry Bate	Fret	13 oct	254	28 32	A hélice, fret, Montréal et Ottawa.
Greetlands	80	1er juin	1,091	95 28	" passag. et fret, Montréal et Saint-Jean, Terreneuve
Relief	30	1 "	381	38 48	" passag. et fret, Montréal et Paspebiac.
Hall	F. et P. 50.	1 "	247	27 76	" passag. et fret, Montréal, Ottawa et Kingston.
Louisburg	Fret	1 février.	1,816	153 28	" fret, Montréal et Sydney.
Francis	60	14 août	19	6 52	A aubes, passeur, Campbellton et Cross Point.
Vulcan		Pas propr. au tr. des pass.	22	6 76	A hélice, passeur, Dalhousie et Florent.
Bonenfant		Pas en serv.			A aubes, passeur, Charlemagne et Bout de l'Isle.
Lena		Pas propr. au tr. des pass.	22	6 76	A hélice, pass., sur le lac Mégantic.
		1895.			
Terrebonne	450	23 avril	601	56 08	A aubes, passagers, Montréal et Contrecœur.
Sorel	300	29 "	158	20 64	" passag., Sorel et Berthier.
Polaris	30	14 "	807	72 56	A hélice, passag. et fret, Montréal et Cap-Breton.
Contest	150	19 "	231	26 48	A aubes, aviso de la malle et passagers, Rimouski.
Canada	800	7 mai	2,009	168 72	" passagers, Montréal et Chicoutimi.
Quebec	800	10 avril	3,056	252 48	" passa., Montréal et Québ.
Mouche à feu	225	14 "	214	25 12	" pass., Montréal, Berthier et Sorel.
Ste. Anne	40	10 mai	14	6 12	A hélice, pass., Sorel et Berthier.
Hosanna	200	12 avril	89	12 12	" passeur, Montréal et Longueuil.
Chambly	600	14 "	647	59 76	A aubes, passagers, Montréal et Chambly.
Trois-Rivières	1,000	13 "	1,710	144 80	" passagers, Montréal et Ste-Anne-de-Beaupré.
Longueuil	800	17 juin	365	37 20	" pass., Hochelaga et Longueuil.
Hochelaga	775	17 "	419	41 52	" passeur, Montréal et Boucherville.
Laprairie	997	12 avril	523	49 84	" pass., Montréal et Laprairie.
Maud	350	24 "	269	29 52	" pass., Montréal et Ottawa.
Filgate	658	24 "	263	29 04	" passagers, Montréal et Beauharnois.
Berthier	700	13 "	1,101	96 08	" passagers, Montréal et Berthier.
Otter	123	20 "	223	25 84	A hélice, passagers et fret, Québec et Natashquan.
Saguenay	773	14 mai	1,104	96 32	A aubes, passagers, Montréal et Chicoutimi.
North	450	21 avril	289	31 12	" passeur, Québec et Lévis.
South	450	21 "	349	35 92	" " " "
Miramichi	300	25 "	727	66 16	" passagers et fret, Montréal et Pictou.
Olive	100	2 mai	213	25 04	A hélice, passagers et fret, Montréal et Perth.
Island Queen (hon. $8).	250	27 avril	98	15 84	" pass., Montréal et Longueuil.
Chaffee	50	3 mai	42	8 36	" pass., Valleyfield et Lancaster.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—division de Québec et Montréal—*Suite.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Hall	50	4 mai	247	27 76	A hélice, passagers et fret, Montréal, Ottawa et Kingston.
Princess	443	4 "	579	54 32	A aubes, pas., Montréal et Carillon
Richelieu	415	26 avril	113	17 04	" passagers, Montréal et Bout de l'Isle.
Bonenfant	20	5 mai	21	6 68	" passeur, Charlemagne et Bout de l'Isle.
Canada Atlantic	400	24 avril	619	57 52	" passeur, Hochelaga et Longueuil.
Empress	800	8 mai	677	62 16	" pas., Ottawa et Grenville
Chateauguay	443	28 avril	222	25 76	" passagers, Montréal et Chateauguay.
Cultivateur	730	26 "	362	36 96	" passeur, Montréal et île Ste-Hélène.
Rivière du Loup	150	10 mai	173	21 84	" passeur, Varennes et L'Assomption.
Mattawa	60	14 "	22	6 76	A hélice, passagers, sur le lac Témiscamingue.
Charlotte	25	15 "	14	6 12	" " "
Wenoway	75	18 "	99	12 92	A aubes, pas., sur le lac des Quinze ; il n'a pas été accordé de certificat par rapport au mécanicien.
Quinze	50	19 "	32	7 56	A hélice, pas., sur le lac des Quinze.
Clyde	60	21 "	29	7 32	" passager, sur le lac Témiscamingue.
Meteor	120	21 "	132	18 56	" " "
Dora	40	22 "	48	8 84	" " "
Argo (honoraire $5)	75	22 "	154	17 32	A aubes " "
R. Hurdman	150	23 juin	93	12 44	A hélice, pass., sur le lac Nipis.
Lottie	Fret.	24 mai	10	5 80	" passager, sur le lac Témiscamingue.
Emerillon	25	24 "	15	6 20	" " "
Toneata	35	24 "	14	6 12	" " "
Powerful	400	21 "	382	38 56	A aubes, passeur, Montréal et l'île Ste-Hélène.
Prince of Wales	500	26 "	610	56 80	" pas., Montréal et Carillon
Passport	400	21 "	1,034	90 72	" " " Toronto.
Ed. Hopsin	25	11 "	5	5 40	A hélice, passeur, Sorel et Berth.
Corsican	400	21 "	1,203	104 24	A aubes, pass., Mont. et Toronto.
Canadian	40	10 "	26	7 08	A hélice, pass., Sorel et Vaudreuil.
Algerian	400	21 "	914	81 12	A aubes, pass., Mont. et Toronto.
Relief	Fret.	4 avril	381	38 48	A hélice, fret, Montréal et Natashquan.
Montmagny	516	21 mai	351	36 08	A aubes, pass., Québec et Berthier.
Garnet	242	7 juin	152	20 16	" passagers, Montréal et Valleyfield.
Gatineau	300	7 "	293	31 44	" " "
Orleans	475	14 mai	181	22 48	A hélice, passeur, Québec et l'île d'Orléans.
Levis	350	19 avril	156	20 48	" passeur, Qué. et St-Romu.
St. Louis	541	23 juin	428	42 24	A aubes, passagers, Québec et St-Jean-Deschaillons.
Bohemian	500	26 avril	138	99 04	" pass., Québec et Toronto
C. Anderson	150	11 mai	1,105	16 40	A hélice, pass., Montréal et Sorel.
		1893.			
Richelieu	141	25 nov.	33	7 64	" " " et St-Hilaire.
		1895.			
Montreal	800	15 juin	2,211	184 88	A aubes, pass., Québec et Montréal.
Ste-Croix	541	12 mai	445	43 60	" " " Ste-Croix.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et Montréal—*Fin.*

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Thames............ .	Fret.	27 juin.....	1,683	142 64	A hélice, fret, Montréal et St-Jean, Terreneuve.
Etoile................	591	26 "	560	52 80	A aubes, passagers, Québec et St-Jean Deschaillons.
Carolina.............	800	5 "	977	86 16	" passagers, Montréal et Chicoutimi.
Vega.................	250	6 "	132	18 56	A hélice, passeur, Qué. et St-Rom.
			49,655	4,786 40	

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau
			$ cts.	
Birdie Jones..........	2·17	1·86	....	A hélice, yacht de plaisance, n'a pas été employé.
Pearl..................	5·02	3·42	....	" " " "
Hygia....	57·69	29·23	....	" " " "
Mayflower..	18·09	11·40	....	" " " "
Admiral..............	681·51	407·50	62 56	A aubes, passagers. N'a pu l'inspecter avant.
	764.48	453.41	62 56	

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'espection.	Observations.
		1894.		$ c.	
East Riding	....	1er juillet..	85·55	11 88	A aubes, remorqueur.
Henrietta	....	3 "	19·12	6 52	A hélice, "
Flushing	250	19 juin.	257·09	28 56	" passagers, Grand-Manan, Saint-Jean et Eastport.
Rescue	....	10 juillet....	124·09	14 92	" bateau de sauvetage.
Dorcas	....	12 "	215·34	22 20	" remorqueur et fret.
Mic-Mac	250	13 "	150 63	20 00	A aubes, pas., passagers, Halifax, et Dartmouth.
Lunenburg	175	25 "	265·55	29 28	A hélice, passagers, Halifax et Lunenburg.
Highland Mary	....	13 "	73·73	10 92	A hélice, jumelles, barge.
St. Pierre	50	28 "	496·44	47 68	A hélice, passagers, Halifax, Saint-Pierre et C.-B.
Commodore	....	2 août....	12·84	6 04	A hélice, remorquenr
Worcester	275	3 "	1,332·56	114 64	" passagers, Boston, Halifax et Ile du Prince-Edouard.
Peerless	200	5 "	94·27	12 52	" passagers, Sydney et Nord-Sydney.
Gladiator	....	5 "	70·40	10 60	" remorqueur.
M. & E. Rudderham	....	5 "	33·54	7 64	" " bateau à eau.
Marion	250	7 "	478·49	46 24	A aubes, passagers, Sydney et Mulgrave.
Merrimac	....	7 "	85·80	11 80	A hélice, remorqueur.
Zaidee	....	7 "	18·36	6 64	" bateau à eau.
L. Boyer	....	8 "	60·00	9 80	" remorqueur.
Bessie and Harry	....	9 mai.	22·00	5 40	" bateau à eau.
Douglas H. Thomas	....	....	211·91	21 96	" remorqueur.
Mascott	....	15 sept.	22·88	6 84	" "
Curlew	....	....	157·85	....	" protection des pêcheries.
Mulgrave	275	29 août....	484·86	....	" pas., passag., Mulgrave Pt.-Tupper et Hastings
Albert	....	7 oct..	530.58	47 48	" fret, Atlantique-Nord.
Springhill	....	1 nov......	189·05	20 12	" remorqueur.
Bridgewater	200	24 oct..	207·79	24 64	" passagers, Halifax et Bridgewater.
Delta	....	1er nov....	871·21	77 84	" fret, Atlantique-Nord.
Henry Hoover	....	13 "	54·64	9 40	" remorqueur.
Gambrinus	....	24 "	28·36	7 24	" bateau à phare.
Salvor	....	8 déc..	44·93	8 60	A aubes, passeur, passag., Halifax
Halifax	140	2 nov......	338·42	35 04	et Dartmouth.
Weymouth	....	....	153·93	12 32	A hélice, passagers.
		1865.			
Newfoundland	....	19 févr.	918·75	78 44	" p. au phoque, Atl.-Nord
Halifax	400	6 "	1738·45	147 04	" pass., Halifax et Boston.
La Tour	75	12 "	154·43	20 32	" passagers, Yarmouth, Shelburne et Liverpool.
Alpha	30	12 "	306·91	32 48	" passagers, Yarmouth, Halifax et Saint-Jean.
Yarmouth	350	13 "	1451·92	124 16	" passagers, Yarmouth et Boston.
Edna R.	....	12 "	49·66	8 92	" fret et remorqueur, Yarmouth et Barrington.
Marina	....	13 "	32·46	7 56	" remor., havre Yarmouth
Island Gem	....	13 "	15·62	6 28	" b.-pêcheur, Yarmouth.
		1894.			
City of St. John	120	31 déc......	709·12	64 72	A aubes, passagers, Halifax et Yarmouth.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes.—*Suite.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Coban	25	26 mars	1063·30	93 04	A hélice, passag., Montréal, I.P-E C.-B. et Terreneuve.
Louisbourg		20 "	1815·60	155 28	" fret, Canada et Atlantiq. Nord.
Cacouna		26 "	1450·78	124 08	" fret Montréal, Sydney et Atlantique-Nord.
St. Michael		20 "	39·20	8 12	" rem., Liverpool, N.-E et côte.
Clipper		24 avril	29·85	7 40	" Baie de Fundy.
Ralph E. S		6 "	27·82	7 24	" b.-pêcheur, Halifax et Sambro.
Bonavista	60	7 "	1306·33	112 48	" passa., ports de l'Atlant.
Douglas H. Thomas		13 "	211·91	21 96	" remorqueur, Canada et Terreneuve.
A. C. Whitney		12 "	62·67	10 04	" rem., havre d'Halifax.
Evangeline	85	17 "	78·74	11 32	" passager, Kingsport et Parrsboro'.
Nereus		29 "	16·39	6 24	" yacht, havre d'Halifax.
		1894.			
St. Olaf	150	20 déc.	305·27	32 40	" pass., Pictou, Ile de la Madeleine et C.-B.
		1895.			
Fastnet	50	1er mai	337·71	35 04	" pass., Halifax, I.P.-E. et côte est.
Harlaw	75	30 avril	451·36	44 08	" passagers, Halifax, C.-B. et Terreneuve.
City of Ghent	55	28 "	198·64	23 92	" passager, Halifax et côte
Premier		27 "	373·56	37 92	" fret, Canada et les ports de l'Atlantique.
Collector		30 "	52·02	9 16	" aviso, hav. d'Halifax.
Dartmouth	307	1er mai	311·23	32 88	A aubes, passeur, passagers, Halifax et Darmouth.
Acadia			520·00		A hélice, service des pêcheries.
Newfield			784·91		" " phares.
Zuleika		2 mai	12·38	5 96	" yacht du Bras-d'Or.
Rob Roy		4 "	13·97	6 12	" bateau à eau, riv. Avon.
Avon	30	20 avril	64·66	10 12	" passagers, rivière Avon et bassin de Minas.
Scotia		4 mai	41·58	8 36	" remorqueur, riv. Avon.
W. M. Weatherspoon		4 "	59·29	9 72	" " bass. de Minas.
Chester		5 "	79 50	11 40	" " baie de Fundy.
Hiawatha	280	20 avril	229·79	26 40	" passagers, Windsor et Saint-Jean.
Boston	346	7 mai	1694·50	143 52	" passager, Yarmouth et Boston.
Islet		7 "	5·05	5 40	" bateau à eau, île Tusket
		1894.			
J. B. Hamblin	12	1er déc.	31·71	7 56	" passagers, Pictou et détroit de Canso.
		1895.			
Arcadia		11 mai	61·64	9 96	" passagers, Picton et Mulgrave.
Elsie		11 "	22·14	6 76	" rem., havre de Pictou.
Shannon		16 "	75·11	11 10	" "
Egerton	200	15 "	112·10	16 96	A aubes, passeur, passagers, Pictou et New-Glasgow.
Leonora		5 juin	5·00	5 40	A hélice, yacht, havre d'Halifax.
Aid		14 "	98·55	12 84	" b.-pêcheur, N.-E., côte.
Anticosti		14 "	19·00	6 52	" " Bridgewater et La Have.
Mayflower		15 "	5·92	5 48	

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
La Have..............	....	....	....	....	
Fairy.................	....	16 juin	15·55	6 28	A hélice, bateau à eau, havre de Lunenburg.
Maggie............. .	....	16 "	21·43	6 68	" remorqueur, Lunenburg.
Cap-Breton......	....	22 "	1764·19	149 12	" fret, ports canadiens et étrangers.
Marion	250	22 "	478·49	46 24	A aubes, passagers, Sydney et Mulgrave.
Elenor M. Cates......	....	22 "	58·81	9 72	A hélice, rem., havre de Sydney.
C. M. Winch.........	....	23 "	87·72	11 96	" " Petite Baie Glacée.
	4,877		27,064·90	2,456 32	

DOUGLASS STEVENS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ c.	
Goliah....................	146·83	99·85	....	Dégréé, à hélice, remorqueur.
Sir C. Ogle..............	126·09	76·90	....	" à aubes, passeur.
Water Boat.......... ..	6·17	2·02	. ...	" hélice, bateau à eau.
Pinafore	25·86	14·67	....	Inspection non demandée, à hélice, passagers.
Acadia...................	74·21	66·53	....	Dégréé, à hélice, passagers.
Westport.................	80·06	55·65	....	Pas encore inspecté, à hélice, passagers.
Carrie....................	14·83	7·37	6 12	Dégréé, à hélice, remorqueur.
Tusket....................	3·07	2·00	....	Pas encore inspecté ; à hélice, remorqueur.
Daisy.....................	10·74	7·30	....	" " "
Ellida....................	37·52	25·51	....	Hors du district, à hélice, yacht.
Eldon.....................	37·91	21·25	....	Pas encore inspecté ; à hélice, remorqueur.
Magnolia.................	260·50	151·00	....	Dégréé, à aubes, passagers.
Ulala.....................	13·7	3·55	6 12	" à hélice, yacht.
	837·49	533·60	12 24	

D. STEVENS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

INSPECTION DE COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Arcadia	12	1er mai	61	9 96	A hélice, passagers et fret. Sidney à la baie St-Laurent, C.-B.
Boston	346	7 "	1694	143 52	A hélice, passagers et fret. Yarmouth, N.-E., à Boston, E.-U.A.
Cap-Breton	Nil.	22 juin	1764	149 12	A hélice, fret. Ports canadiens et étrangers.
Can, John L.	100	3 août	142	16 36	Remorqueur, et excursion du jour.
Dartmouth	207	1er juin	311	32 88	A aubes, passeur. Havre d'Halifax
Egerton	200	15 "	112	16 96	" " " Pictou.
Fastnet	50	1er "	338	35 04	A hélice, passagers et fret. Nouvelle-Ecosse et Terreneuve.
Hamblin, I. B.	12	1894. 1er déc.	32	7 56	A hélice, passagers et fret. Nouvelle-Ecosse et Cap-Breton.
Harlow	75	30 avril 1895.	451	44 08	A hélice, passagers et fret. Nouvelle-Ecosse et Terreneuve.
La Tour	75	12 février	155	20 32	A hélice, passagers et fret. Yarmouth à La Tour, N.-E.
Marion	250	22 juin	478	46 24	A aubes, lacs Bras d'Or, C.-B.
Pastime	175	29 "	68	10 44	A hélice, barge, excursion. Havre d'Halifax.
Rimouski	70	29 "	125	18 00	A hélice, passagers et fret. Détroit de Canso.
St-Olaf	150	1894. 28 déc.	305	32 40	A hélice, passagers et fret. Pictou, N.-E., et îles de la Madeleine.
	1,722		6,036	582 88	

Ce qui précède date de mon entrée en charge, du 30 avril 1894, au 30 juin 1894.

S. R. HILL,
Inspecteur des coques et gréements, Nouvelle-Ecosse et Cap-Breton.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Yarmouth	350	13 fév.	1,451·92	124 16	A hélice, passagers, Yarmouth et Boston.
		1894.			
City of St. John	120	31 déc.	709·12	64 72	A aubes, passagers, Halifax et Yarmouth.
		1895.			
Louisbourg	....	20 mars	1,815·60	155 28	A hélice, fret, Canada et Atlantique-nord.
Coban	25	26 "	1,063·30	93 04	A hélice, passagers, Montréal, I. P.-E., C.-B. et Terreneuve.
Cacouna	....	26 "	1,450·78	124 08	A hélice, fret, Montréal, Sydney et Atlantique-nord.
Bonavista	60	7 avril	1,306·33	112 48	A hélice, passagers, ports de l'Atlantique.
Evangeline	85	17 "	78·74	11 32	A hélice, passagers, Kingsport et Parrsboro'.
City of Ghent	55	28 "	198·64	23 92	A hélice, passagers, cabotage d'Halifax.
Premier	....	27 "	373·56	37 92	A hélice, fret, Canada et ports de l'Atlantique
Avon	30	20 "	64·66	10 12	A hélice, passagers, rivière Avon, Bassin des Mines.
	725		8,512·65	757 04	

Les bateaux mentionnés ci-dessus, d'après les données que je possède, ont ét inspectés par le capitaine McElhinney,

S. R. HILL.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Dorcas	....	12 juillet	215·34	22 20	A hélice, remorqueur et fret.
Mic-Mac	250	13 "	150·63	20 00	A aubes, passeur, passagers, Halifax et Dartmouth.
Lunenburg	175	25 "	265·55	29 28	A hélice, passagers, Halifax et Lunenburg.
St. Pierre	50	28 "	496·44	47 68	A hélice, passagers, Halifax, Saint-Pierre et Cap-Breton.
Worcester	275	3 août	1,332·56	114 64	A hélice, passagers, Boston, Halifax et Ile du Prince-Edouard.
Peerless	200	5 "	94·27	12 52	A hélice, passagers, Sydney et Sydney-nord.
Marion	250	7 "	478·49	46 24	A aubes, passagers, Sydney et Mulgrave.
May Queen	100	17 "	142·09	19 36	A aubes, passagers, Grand-Narrows, C.-B.
Blue Hill	100	9 "	195·83	23 68	A hélices jum., passag., Cap-Breton
Lennox	100	8 "	66·29	10 28	A aubes, passeur, Lennox Passage.
May Flower	100	8 "	392·05	39 36	A hélices jumel., passeur, passag., port Mulgrave et port Tupper.
Carroll	300	24 "	1,372·29	117 76	A hélice, passagers, Ile du Prince-Edouard, Halifax et Boston.
Mulgrave	275	29 "	484·86	....	A hélice, passeur, passagers, Mulgrave, Pte-Tupper et Hastings.
Maple Leaf	40	28 sept.	129·06	18 32	A aubes, passeur, Pictou et Pictou-Landing.
Albert	....	7 octobre	530·58	47 48	A hélice, fret, Atlantique-nord.
Bridgewater	200	24 "	207·79	24 64	A hélice, passagers, Halifax et Bridgewater.
Delta	....	1er nov.	871·21	77 84	A hélice, fret, Atlantique-nord.
Halifax	140	2 "	338·42	35 04	A aubes, passeur, passagers, Halifax et Dartmouth.
Weymouth	....	....	153·93	12 32	A hélice, passag., Atlantique-nord
		1895.			
Newfoundland	....	19 février	918·75	78 44	A hélice, pêch. de phoques, Halifax et Boston.
Halifax	400	6 "	1,738·45	147 04	A hélice, passagers, Yarmouth, Halifax et Saint-Jean.
Alpha	30	12 "	306·91	32 48	A hélice, passagers.
Total	2,985	....	10,881·79	$976 60	

Les bateaux mentionnés ci-dessus, d'après les données que je possède, ont été inspectés par feu M. C. R. Coker.

S. R. HILL,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ c.	
W. M. Weatherspoon..	59·29	34·41	9 72	Inspecté comme remorqueur, à hélice.
Pinafore..............	25·86	14·67	....	L'inspection n'a pas été demandée, à hélice, pass.
Acadia................	74·21	66·53	....	Hissé sur cale, à hélice, passagers.
Westport	80·06	55·65	....	Pas encore inspecté, à hélice, passagers.
Magnolia..............	260·50	151·00	....	Hissé sur cale, à aubes, passagers.
Total...........	499·92	322·26	9 72	

S. R. HILL,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ c.	
Bellisle	125	12 déc.	155·44	20 40	Roue à l'arrière, pass., St-Jean.
Gulnare		31 "	246·87	24 76	A hélice, rem., cabotage.
		1894.			
Shannon		4 juillet	75·11	11 00	" " Pictou, N.-E.
St. Lawrence		4 "	50·82	9 00	" " "
Yantic		5 "	14·16	6 12	" " Tidnish, N.-E.
Lion		5 "	19·82	6 52	" " Pugwash.
Wenola		6 "	25·10	6 36	" " Port-Elgin, N.-B.
Atlas		6 "	15·79	5 88	" " " "
Bessie Ardella		10 "	11·17	5 88	" " Deer-Island, N.-B.
Calla		11 "	5·92	5 48	" " " "
Dirigo		14 "	70·13	10 60	" " Saint-Jean.
Alcyone		28 "	15·05	9 20	" yacht, "
Rita		15 "	16·23	9 60	" " "
Wanda		17 "	38·48	8 04	" rem., bat. pêch., Yarmouth.
Freddie V		18 "	26·69	7 08	" " " "
Robbie Burns		22 "	88·93	12 12	" phare, Halifax.
Bridgetown		24 "	14·66	6 20	" rem. et bat. de p. Pt du Chêne.
Alice		26 "	15·77	6 28	" " Buctouche, N.-B.
Victor		26 "	45·51	8 60	A aubes, rem., Richibouctou, N.-B.
Calluna		26 "	22·26	6 76	A hélice, rem. et b. de p., " "
Ouangondy	200	29 "	249·75	31 52	A aubes, passeur, St-Jean, N.-B.
Dream		31 "	44·51	8 52	A hélice, yacht, St-Jean, N.-B.
John L. Cann		4 août	142·08	16 35	" remorq., Yarmouth, N.-E.
Glencoe		5 "	32·21	7 56	" passeur, Annapolis, N.-E.
David Duncan		5 "	20·59	6 68	" remorqueur, Digby, N.-E.
Jessie Gray		10 "	76·00	11 00	Roue à l'arrière, lac Bras-d'Or.
May Queen	100	17 "	142·09	19 36	A aubes, pass., Gr'd Narrow, C.-B.
Mary Odell		12 "	22·53	6 84	A hélice, bat. de pêche, cabotage.
Rover		12 "	4·72	5 40	" remorqueur, Mulgrave.
Blue Hill	100	9 "	195·83	23 68	" passagers, Cap-Breton.
Lennox	100	8 "	66·29	10 28	A aubes, pas., Lennox, passg., C.-B.
Gipsy		14 "	16·17	6 36	A hélice, remorq., Cap-Breton.
Meadow Flower			6·56	5 28	" bateau à eau, Canso.
May Flower	100	8 août	392·00	39 36	A hélices jum., passeur, passagers.
Carroll	300	24 "	1,372·29	117 76	A hélice, passagers, à Boston.
Tangent		28 "	35·74	7 80	" jum., St-Jean, N.-B. île au
Yaha			12·04	5 96	" pass., Barrington. [Sable
Anticosti		14 sept.	19·00	6 52	" rem., Liverpool, N.-E.
La Have		16 "	49·27	8 92	" rem., rivière La Have.
May Flower		16 "	5·92	5 48	" bat. de pêche, riv. LaHave.
Maple Leaf	40	28 "	129·06	18 32	A aubes, passeur, Pictou, N.-E.
Kingsville		2 oct.	36·59	7 88	A hélice, rem., Saint-Jean, N.-B.
Victor		4 "	9·62	5 80	" " Northport, N.-E.
Annie		11 "	42·12	8 36	" bat. à eau, Halifax, N.-E.
Coila		28 "	325·45	34 00	" fret, cabotage.
St. John		7 déc.	47·28	12 70	" rem., Sherbrooke, N.-E.
Western Extension	250		424·89	41 92	A aubes, passeur, St-Jean, N.-B.
Caber Feidh		29 nov.	61·07	9 88	A hélice, rem., Pictou, N.-E.
Elliot		11 déc.	367·48	34 36	" fret, cabotage.
		1895.			
Captani		12 fév.	68·43	10 44	" rem., Saint-Jean, N.-B.
Waring		13 "	28·74	7 32	" " "
Leader		15 "	29·32	7 32	" " "
Dirigo		1er mars	70·13	10 60	" " "
E. Ross	39	13 "	29·63	7 32	" passeur "
Fannie		13 "	33·44	7 64	" " "
Olivett	247	22 "	318·37	33 44	A aubes, passag. "
Star	300	22 "	461·03	44 88	" " "
David Weston	430	24 "	765·15	69 20	" " "
Hercules		24 "	87·11	11 96	A hélice, rem. "
Springfield	145	28 "	232·73	26 56	Roue à l'arrière, passagers, Saint-Jean, N.B.
May Queen	350	28 "	539·40	51 12	A aubes, passagers, St-Jean, N.-B.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Provinces maritimes—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Clifton	150	30 mars	138·20	19 04	Roue à l'arrière, passagers, Saint-Jean, N.-B.
G. D. Hunter	....	31 "	67·97	10 36	A hélice, remorq., St-Jean, N.-B.
Northumberland	350	6 avril	1,255·46	108 40	A hélices jum., pass., Ile du P.-E
St. Lawrence	350	6 "	845·63	75 60	A aubes " "
Jacques Cartier	300	6 "	379·96	38 40	" "
Elfin	100	6 "	122·42	17 76	" passeur "
City of Montecella	401	13 "	1,033·65	90 64	" passagers, St-Jean, N.-B.
Hero	....	13 "	127·60	15 16	" rem., St-Jean, N.-B
Admiral	....	13 "	158·20	17 64	" " "
Champion	....	13 "	190·14	20 20	" " "
Lilly Glasier	....	21 "	209·31	21 72	" " "
Storm King	....	26 "	107·87	13 56	A hélice " "
Sea King	....	26 "	128·63	15 32	" " "
Hope	....	21 "	315·77	29 40	A aubes " "
Hampstead	150	25 "	234·52	26 72	A hélice, passagers "
Lillie	60	1er mai	71·64	10 76	" " "
Aberdeen	400	10 "	243·86	27 44	Roue à l'arrière, passagers, Saint-Jean, N.-B.
Wm. H. Murray	39	10 "	72·55	10 76	A hélice, passagers, St-Jean, N.-B.
Ada G.	....	11 "	102·08	13 16	A aubes, remorqueur "
New City	....	11 "	78·38	11 24	A hélice " "
Martello	....	12 "	18·78	6 44	" " "
Electric	....	17 "	3·74	5 32	" " Woodstock.
Tourist	39	22 "	16·15	5 88	" passagers, St-Jean, N.-B.
Maggie Miller	150	25 "	104·66	16 32	A aubes, passeur "
Alameda	39	2 juin	33·93	7 72	A hélice, passagers, Ile du P.-E.
Frank C. Batt	39	2 "	32·90	7 56	" " "
Southport	200	4 "	239·92	27 20	A aubes, passeur "
T. A. Stewart	....	4 "	35·94	7 88	A hélice, rem. et fret "
May Queen	35	5 "	35·92	7 88	" passagers "
Fred. M. Batt	....	7 "	59·90	9 72	" remorqueur "
Montague	75	7 "	129·55	18 32	A aubes, passeur "
Electra	35	8 "	106·26	16 48	A hélice, passagers "
Maggie M.	....	13 "	65·78	10 20	" remorq., St-Jean, N.-B.
Winnie	....	13 "	12·46	5 96	" " "
Amanda Green	....	13 "	19·63	6 52	" " "
Rustler	170	18 "	77·47	11 16	A aubes, passeur, Newcastle.
Lady Dufferin	39	18 "	47·48	8 76	" " "
Bessie	....	18 "	5·18	5 40	A hélice, rem. de p. "
Marion	....	18 "	11·57	5 96	" yacht "
Laura	....	18 "	13·55	6 12	" remorqueur "
Zulu	....	19 "	17·60	6 44	A aubes " "
Loyalist	....	19 "	17·57	6 44	" " "
Bridgetown	....	19 "	14·66	6 20	A hélice " "
Nelson	100	20 "	64·34	10 12	" passagers, Chatham.
Mascott	....	20 "	70·50	10 60	" remorq. "
Sybella H.	39	20 "	70·68	10 60	A aubes, passeur "
St. Andrew	....	20 "	76·64	11 08	A hélice, remorq. "
St. George	....	20 "	160·57	17 80	A aubes " "
Sarcella	....	20 "	21·86	6 68	A hélice " "
Rover	....	20 "	4·72	5 40	" " "
St. Nicholas	100	21 "	62·20	9 96	" passagers "
Miramichi	100	21 "	75·18	11 00	" " "
St. Lawrence	....	22 "	50·82	9 00	" remorqueur, Bathurst.
East Riding	....	23 "	85·55	11 88	A aubes, remorqueur, Dalhousie.
Squirrel	....	25 "	13·11	6 04	A hélice " "
Henrietta	....	25 "	19·12	6 52	" " "
William Aitken	....	27 "	74·87	11 00	" " Ile du P.-E.
Total	....	....	15,836·13	1,944 37	

W. L. WARING,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom dn vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistre.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
			$ c.	
W. E. Vroom	10·05	6·83	....	Hissé sur cale ; à hélice, passeur.
Wee Laddie	16·60	11·29	....	" " remorqueur.
Quiddy	30·59	14·27	....	" à aubes "
Peri	11·77	8·00	....	" à hélice "
Novelty	42·66	28·88	....	" à aubes "
Fanchon	95·66	60·27	....	Demande n'en a pas été faite, à aubes, remorq.
Eva Johnson	15·77	6·67	....	" " à hélice "
Ada	3·66	2·49	....	" " " yacht.
Bismark	49·04	10·44	....	" " à aubes, remorq.
Ernest	12·58	8·55	....	" " à hélice "
Arbutus	46·76	31·80	....	" " passagers.
Marguerite	19·66	12·30	....	Hissé sur cale ; à hélice, yacht.
Grip	4·81	3·27	....	" " remorqueur.
Derby	11·66	8·66	....	" à aubes "
Utopia	25·00	17·00	....	" " "
Princess of Wales	935·54	685·62	....	" " passagers.
M. A. Starr	244·32	166·14	....	" à hélice, fret.
Totaux	1,576·13	1,082·48	....	

W. L. WARING,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Clifton	150	25 avril	138·21	19 04	Roue à l'arrière, passagers, rivière Saint-Jean et ses tributaires.
Lillie	60	1er mai	71·64	10 76	A hélice, remorqueur et passagers, rivière St-Jean et baie de Fundy.
Hampstead	150	4 "	234·56	26 72	" passagers, rivière St-Jean et tributaires.
Aberdeen	400	10 "	243·86	27 44	Roue à l'arrière, passagers, rivière Saint-Jean et tributaires.
Tourist	39	29 "	16·15	5 88	A hélice, pass., riv. St-Jean et tribut'rs.
Maggie Miller	150	25 "	104·66	16 32	A aubes, passeur, Milldg'ville et Milkish.
Northumberland	350	1er juin	1255·46	108 40	A hélices jumelles, pass., Charlottetown, Summerside et Pt. du Chêne.
Jaques Cartier	300	4 "	379·96	38 40	A aubes, Charlottetown, Cap-Orwell et rivière de l'Est, I.-P.-E.
Saint Lawrence	350	9 "	845·63	75 60	" Charlottetown à Pictou.
Frank C. Batt	39	2 "	32·90	7 56	A hélice, passeur, Summrsd. à Bédèque.
Electra	35	8 "	106·96	16 48	" Montague, Picton, Charlottetown et points intermédi.
May Queen	35	....	35·92	7 88	" Charlottetown, rivières de l'Est et de l'Ouest, I.-P.-E.
Elfin	100	....	122·42	17 76	A aubes, passeur, Charlottetown à Southampton, I.-P.-E.
Southport	200	....	239·92	27 20	" pass'ur, Charlottetown, rivières de l'Est et de l'Ouest, I.-P.-E.
Montague	75	7 juin	129·55	18 32	" Gorg'town., Montague pas. trv.
Lady Dufferin	39	18 "	47·48	8 76	" passeur, Newcastle et Chtm. Hd
Rustler	170	18 "	77·47	11 16	" Red-Bank, Newcastle, Chatham et Escuminac.
Nelson	100	26 "	64·34	10 12	A hélice, passeur, Chtm, Nelson, Newcst.
Miramichi	100	26 "	75·18	11 00	" Chatham, Néguac et Escuminac.
Sybella H	39	26 "	70·68	10 60	A aubes, passeur, Chatham à Morefield.
St-Nicholas	100	26 "	62·20	9 96	A hélice, Nelson, Escuminac et rivière Miramichi.
		1894.			
Ouangondy	200	29 juil	294·75	31 52	A aubes, passeur, St-Jean à Carleton.
		1895.			
Wm. H. Murray	39	31 mai	72·55	10 76	A hélice, pass., riv. St-Jean et tribut's.
		1893.			
Belisle	125	10 déc	155·94	20 40	Roue à l'arrière, riv. St-Jean et tribut's.
Marguerite	25	30 sept	19·66	5 80	A hélice, St-Stephen à Campobello.
		1894.			
Arbutus	86	6 juil	46·76	8 76	" Deer Island, St-Stephen et Campobello.
		1895.			
E. Ross	39	12 avril	29·63	7 32	" passeur, Indiantown et Lancstr.
Olivette	247	17 "	318·00	33 44	A aubes, rivière St-Jean et tributaires.
David Weston	430	12 "	765·15	69 20	" " " "
Springfield	145	17 "	232·73	26 56	Roue à l'ar., " " "
May Queen	350	24 "	539·40	51 12	A aubes, " " "
Star	300	12 "	461·03	44 88	" " " "
City of Monticello	401	23 "	1033·65	90 64	" St-Jean, Digby et Annapolis.
		1893.			
Elliott	....	21 nov	367·48	34 36	Canada et Indes Occidentales, fret.
Carroll	300	8 "	1372·29	117 76	A hélice, I.-P.-E. à Boston, E.-U.
		1894.			
Worcester	275	13 sept	1322·56	114 64	" " " "
Albert	....	10 oct	530·58	50 44	Canada, comme un bateau à fret.
			21,917·27	1,202 96	

I. J. OLIVE,
Inspecteur des coques, etc.

Navires à vapeur non inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
W. E. Vroom..	10·05	6·83	....	Hissé sur cale, à hélice.
Princess of Wales........	935·54	685·62	....	" à aubes.
Western Extension.......	424·89	169·48	....	" pour réparations, à aubes.
M. A. Starr	244·32	166·14	....	" à hélice.
	1,614·80	1,028·07		

I. J. OLIVE,
Inspecteur des coques, etc.

Inspection des bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Active	20	4 juillet	171·74	21 76	A hélice, remorqueur, côte.
Courser	100	4 "	160·79	20 88	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser.
Joe Adams		4 "	11·89	5 96	Remorq. de pêche, rivière Fraser.
May Queen		3 "	14·10	6 12	" "
Buzz		3 "	12·59	6 04	" "
Idaho		17 "	6·04	5 48	A hélice, remorq., lac Kootenay.
Kaslo		15 "	51·17	9 08	" "
Cité d'Ainsworth	50	16 "	193·49	23 44	Roue à l'arrière, passagers, lac Kootenay.
Spokane	120	17 "	399·77	40 00	" " "
Nelson	125	18 "	496·01	47 68	" " "
Marion		20 "	14·78	6 20	" rivière Colombie.
Illecillewaet	40	21 "	97·92	12 84	" "
Lytton	125	21 "	451·66	44 16	" "
Hyak	Pont, 40	22 "	39·04	8 12	" "
Duchess	80	24 "	145·48	19 60	" "
Penticton	25	28 "	49·69	9 00	Hélices jumelles, lac Otanagon.
Aberdeen	200	27 "	554·04	52 32	Roue à l'arrière, passagers, lac Okanagon.
Transfer	120	30 "	264·16	29 12	" rivière Fraser.
Sunbury		11 août	73·36	10 84	Hélices jumelles, remorq., rivière Fraser.
Senator	30	11 "	27·63	7 24	A hélice, passeur, Burrard Inlet.
Swan		12 "	16·65	6 36	" remorqueur, côte.
Spray		12 "	7·36	5 56	" yacht.
Princesse-Louise	98	25 juillet	931·76	82 56	A aubes, passagers, côte.
Joan		7 août	821·21	73 68	Hélices jumelles, passagers, côte.
Georgie		19 "	32·16	7 56	A hélice, remorqueur de pêche.
Nora		20 "	19·43	6 60	" "
Caledonia	14	21 "	237·00	26 96	Roue à l'arrière, rivière Skeena.
Nell	25	21 "	207·97	24 64	Hélices jumelles, côte.
Florence		22 "	30·41	7 40	Remorq. de pêche à hélice.
Chieftain		23 "	64·80	10 20	" "
Minnie		23 "	9·53	5 80	" "
Muriel		24 "	44·13	8 52	" "
Westminster		25 "	18·29	6 44	" "
Yosemite	400	20 mai	1,525·03	130 00	A aubes, passagers, le long de la côte.
Mary Hare		11 sept.	47·00	8 76	A hélice, remorq.
Delta		14 "	25·20	7 00	" "
Eva		18 "	34·99	7 80	" "
Delta		5 juillet	14·90	6 20	" "
Winnefred		1er "	12·97	6 04	" "
Iris		19 sept.	19·32	6 60	" "
Brunnette		19 "	37·03	7 96	" "
Wildonan		20 "	51·41	9 08	" "
Staffa		28 "	51·30	9 08	" " et fret.
Mystery	20	29 "	64·80	10 20	" " "
Dreadnought	30	9 oct.	32·84	7 64	" " "
Saturna	12	10 "	22·05	6 76	" " "
Lorne	20	8 sept.	287·96	31 04	" "
Etta White	15	16 "	97·35	12 76	" "
Thistle		29 "	222·36	25 76	" " et fret.
Jenny June		8 "	4·24	5 32	Yacht.
Naraimo		23 oct.	70·79	10 68	Roue à l'arrière, bateau à eau.
Esperanza		23 "	30·88	7 48	A hélice, remorqueur.
Swan		24 "	12·27	5 96	" yacht.
Estelle	12	24 "	84·06	11 72	" remorqueur.
Skidegate	20	23 "	37·08	7 96	" "
Comox	140	27 "	101·17	16 08	" passagers, le long de la côte.
Maude	32	3 "	174·99	22 00	" " "
Falcon		20 "	52·44	9 24	" remorqueur.
Danube	300	25 "	886·89	78 96	" passagers, le long de la côte.
Velos	15	20 nov.	72·52	10 84	" remorqueur.
Gypsy		21 "	49·63		Roue à l'arrière, remorqueur.
Robt. Dunsmuir	50	24 oct.	231·75	26 56	Hélices jumelles, passag., le long de la côte.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite*.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom de vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Phantom		15 oct.	46·53	8 76	A hélice, remorqueur, côte.
Delaware	150	24 "	475·20	46 00	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser.
Telephone	40	11 "	80·66	11 48	" " "
Belle		11 "	66·62	10 36	A hélice, remorqueur, côte.
Sadie	10	14 déc.	49·30	8 92	" " "
		1895.			
Ba Boscowitz	150	3 janv.	269·08	29 52	" passagers, le long de la côte.
Cité de Nanaïmo	380	11 "	761·37	68 88	Hélices jumelles, passag., le long de la côte.
Shelby		17 "	23·50	6 92	A hélice, goélette.
Hope		10 "	78·49	11 32	" remorqueur, côte.
Vachie		29 "	9·97	5 80	" yacht.
Spinster		18 fév.	15·41	6 20	" "
Capilaro	Pont, 25	3 "	231·14	26 48	" fret, côte.
Surrey	50	10 "	263·26	29 04	A aubes, passeur, rivière Fraser.
Mischief	Pont, 20	26 "	65·49	10 28	A hélice, goélette, fret, côte.
Iona	25	14 "	52·62	9 24	" remorqueur.
Burt	20	2 mars	50·41	9 00	" "
Muriel		14 "	44·13	8 52	" "
Florence		16 "	59·44	9 80	Roue à l'arrière, bateau à eau.
Gladys	60	19 "	211·23	24 88	" passagers, rivière Fraser.
Bon Accord	45	19 "	84·15	11 72	" " "
Blonde		20 "	32·64	7 64	A hélice, remorqueur, rivière Fraser.
Brant		20 "	18·66	6 52	" " "
Agnes		20 "	22·70	6 84	" " "
Tepic	15	24 "	70·78	10 68	" " côte.
Erie		30 "	26·72	7 16	" " "
Transfer	120	4 avril	264·16	29 12	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser.
Cruiser		16 fév.	12·74	6 04	A hélice, remorqueur, côte "
Islander	450	10 avril	1495·09	127 60	Hélices jumelles, passag., le long de la côte.
Stella		11 "	16·32	6 28	A hélice, remorqueur, côte.
Popcum		12 "	12·64	6 04	A aubes, remorqueur, rivière Fraser.
Lottie		17 "	29·24	7 32	A hélice, remorqueur, côte.
Daisy	12	18 "	60·10	9 80	" " "
Nagasaki		27 "	15·13	6 20	" " "
		1894.			
R. P. Rithet	81	15 oct.	816·69	73 36	Roue à l'arrière, passagers, côte.
		1895.			
Maime		2 mai	9·21	5 72	A hélice, chaloupe, pêche.
Duchess	80	10 "	145·48	19 60	Roue à l'arrière, passagers, riv. Columbia.
Hyak	Pont, 20	10 "	39·04	8 12	" " "
Gwendoline	" 30	10 "	90·59	12 28	" " "
Wm. Hunter	25	13 "	50·67	9 08	Hélices jumelles, passagers, lac Slocan.
Arrow	12	15 "	4·50	5 40	A hélice, chaloupe.
Queen	50	17 "	77·28	11 16	Roue à l'arrière, passagers, lac Kamloops.
		1894.			
T. W. Carter	50	26 mai	26·94	7 16	A hélice, remorqueur.
		1895.			
Mischief	30	23 mai	65·49	10 28	" goélette, passagers, havre intérieur
		1894.			
Mary Hare	50	26 mai	47·00	8 76	" remorqueur et passagers.
Florence	140	26 "	59·44	9 80	Roue à l'arrière, passag., havre de Victoria
		1895.			
Belle	12	30 mai	66·62	10 36	A hélice, remorqueur.
Edgar	50	25 "	165·13	21 20	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser.
Comet	12	31 "	85·26	11 80	A hélice, remorqueur, côte.
Active	20	31 "	171·74	21 76	" " "
Wm. Irving	200	7 juin	737·86	67 04	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser.
Clyde		7 "	67·87	10 44	Hélices jumelles, fret, côte.
Dreadnought	30	8 "	32·84	7 64	A hélice, remorqueur, côte.
Cutch	150	6 "	324·27	33 92	" fret et passagers, côte.
Leonora		11 "	33·00	7 64	" remorqueur, côte.
Lois		18 mai	25·15	7 00	" " "
Alert	20	29 "	43·81	8 52	" "

Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Fin.*

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1895.		$ c.	
Coquitlam........	25	6 juin....	256·33	28 48	A hélice, fret, côtier.
Gorge	....	20 " ...	2·70	5 24	" yacht.
Ina	....	25 " ...	7·52	5 64	" remorq. de pêche, rivière Fraser.
Delta	....	25 " ...	14·90	6 20	" " "
Buzz....	....	25 " ...	12·59	6 04	" " "
Winnefred........	....	26 " ...	12·97	6 04	" " "
May Queen......	....	26 " ...	14·10	6 12	" " "
Joe Adams.	....	26 " ...	11·89	5 96	" " "
Premier	500	25 " ...	1,044·41	91 52	" passagers, côtier.
		1894.			
T. W. Carter	....	23 sept....	26·94	14 32	" remorqueur ; 2 ans d'arrérages.
Constance	17	21 " ...	49·52	9 00	" " rivière Fraser.
Total	....	....	19,685·94	2,326 60	

J. A. THOMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage. brut.	Tonnage. enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ c.	
Clara Young......... .	30·75	21·22	7 48	A hélice, remorqueur, dégréé.
Vancouver	49·96	33·96	9 00	" " "
Bella................	8·01	5·61	5 64	Hors d'atteinte, excepté à grands frais.
Morris................	11·66	8·04	5 96	" " " " "
Red Star No. 2........	36·85	23·21	7 96	Roue à l'arrière, dégréé.
Lilly.................	33·38	27·74	7 64	A hélice, remorqueur, dégréé,
Glad Tidings..........	43·02	27·15	8 44	" " "
Galena	47·64	33·35	8 84	" " "
Angerona	13·79	9·52	6 12	" " "
Rainbow..	207·21	140·04	24 64	" passag., dégréé, droits payés 2 oct. 1895.
Warlock..............	44·57	39·31	8 60	Vendu, hors du pays.
Cora	25·12	17·07	7 00	A hélice, remorqueur, dégréé.
Spratt's Ark..........	307·88	143·04	32 64	" jumelles, fret, dégréé.
	859·84	529·26	139 94	

J. A. THOMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.

BATEAUX à vapeur inspectés pour le semestre terminé le 30 juin 1894.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ cts.	
Transfer	120	30 juillet	264·16	29 12	Roue à l'arrière, passagers.
Active	20	4 "	171·74	21 76	A hélice, remorqueur et passagers.
Princess Louise	98	25 "	931·76	82 56	A aubes, passagers.
Joan	400	7 août	821·21	73 68	A hélices jumelles, passagers.
Courser	100	4 juillet	160·79	20 88	Roue à l'arrière "
Senator	30	11 août	27·63	7 24	A hélice "
Yosemite	400	20 mai	1525·03	130 00	A aubes "
Constance	17	21 sept	49·52	9 00	A hélice "
Mystery	20	29 "	64·80	10 20	" "
Saturna	12	10 octobre	22·05	6 76	" "
Dreadnaught	30	9 "	32·84	7 64	" "
Lorne	20	8 sept	287·96	31 04	" remorqueur.
Thistle	....	29 "	222·36	25 76	" "
Skidegate	20	23 octobre	37·08	7 96	" "
Comox	140	27 "	101·14	16 08	" "
Estelle	12	24 "	84·06	11 72	" "
Maude	32	3 "	174·99	22 00	" "
Etta White	15	16 sept	97·35	12 74	" "
Danube	300	25 octobre	886 89	78 96	" "
Velos	15	20 nov	72·52	10 54	" "
Robert Dunsmuir	50	24 octobre	231·75	26 56	A hélices jumelles "
Delaware	150	24 "	475·20	46 00	Roue à l'arrière "
Sadie	10	24 déc	49·30	8 92	A hélice "
		1895.			
Barbara Boscowitz	150	3 janvier	269·08	29 52	" "
City of Nanaimo	380	11 "	761·37	68 88	A hélices jumelles "
Capilano	25	3 février	231·14	26 48	A hélice é
Surrey	50	10 "	263·26	29 04	A aubes "
Mischief	20	26 "	65·49	10 28	A hélice "
Java	50	14 "	52·62	9 24	" "
Burt	20	2 mars	50·41	9 00	" "
Gladys	60	19 "	211·23	24 28	Roue à l'arrière "
Bon Accord	45	19 "	84·15	11 72	" "
Tepis	15	24 "	70·87	10 68	A hélice "
Transfer	120	4 avril	264·16	29 12	Roue à l'arrière "
Islander	450	10 "	1,495·09	127 60	A hélices jumelles "
Daisy	12	18 "	60·10	9 80	A hélice "
		1894.			
R. P. Rithet	81	15 octobre	816·69	73 36	Roue à l'arrière "
		1895.			
Mischief	80	23 mai	65·49	10 28	A hélice "
		1894.			
T. W. Carter	50	26 mai	26·94	7 16	" "
Mary Hare	50	26 "	47·00	8 76	" "
Florence	140	26 "	59·44	9 80	Roue à l'arrière "
		1895.			
Comet	12	31 mai	85·26	11 80	A hélioe "
Active	20	31 "	171·74	21 76	" "
Wm. Irving	200	7 juin	737·86	67 04	Roue à l'arrière "
Dreadnaught	30	8 "	32·84	7 64	A hélice "
Cutch	150	6 "	324·27	33 92	" "
Alert	20	29 mai	43·81	8 52	" "
Coquitlam	25	6 juin	256·33	28 48	" "
Premier	500	25 "	1,044·41	91 52	" "
Total	4,766	....	14,483·18	1,470 42	

R. COLLISTER,
Inspecteur des coques.

Inspection des bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur non inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

INSPECTION DES COQUES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
			$ c.	
Clara Young	30·75	21·22	7 48	A hélice, remorqueur, dégréé.
Vancouver	49·96	33·96	9 00	" " "
Rainbow	207·21	140·04	....	" fret et passagers. Droits payés le 23 octobre 1893.
Spratt's Ark	307·08	143·04	32 64	A hélice jumelles, fret, dégréé.
	595·00	338·26	49 12	

R. COLLISTER,
Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Nombre autorisé de passagers.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1894.		$ c.	
Algoma		26 juillet	99·13	12 92	A hélice, remorqueur.
		1895.			
Athabasca		4 juin	166·73	21 36	Roue à l'arrière, fret.
Alma T		26 avril	15·78	6 28	A hélice, remorqueur.
Annie Mac		5 mai	25·22	7 00	" "
Beaver		26 avril	34·15	7 72	" "
Caro		1er sept	14·47	6 12	" "
Chieftain		26 avril	40·00	8 20	" "
City of Selkirk	25	1er juin	322·12	33 77	" passagers et fret.
Colville	25	5 juillet	164·41	21 12	" " "
D. L. Mathers		1er mai	103·32	13 24	" remorqueur.
Empress		26 avril	109·28	18 32	" "
Fisherman		1er juin	44·22	8 52	" "
Gimli		22 juillet	29·82	7 40	" "
Grahame		16 juin	332·18	34 56	Roue à l'arrière.
Keewatin	24	22 sept	41·25	8 25	A hélice, passagers et fret.
Kennina	40	22 "	41·86	8 36	" bateau passeur.
Lady Brooks	12	25 mai	6·34	5 50	" yacht de plaisance.
Lady Ellen		1er juin	18·57	6 52	" remorqueur.
Marquette	100	22 juillet	149·27	19 72	Roue à l'arrière, bateau de rivière.
Miles		1er juin	63·04	10 04	A hélice, remorqueur.
Millie Howell		9 "	24·11	6 92	" "
		1894.			
Minnetonka		12 août	34·15	7 75	" "
		1895.			
"		26 avril	34·15	7 75	" "
		1894.			
Monarch		Neuf	167·64	21 41	Roue à l'arrière, passagers.
		1895.			
Nintongis		Neuf	7·60	5 60	Alligator, remorqueur.
North-west	65 cabine, 35 équip.	5 juillet	425·00	42 00	Roue à l'arrière, bateau de rivière.
Ogema		1er juin	62·05	9 96	A hélice, remorqueur.
		1894.			
Queen		26 juillet	31·64	7 56	" "
		1895.			
"		26 avril	31·64	7·56	" "
Regina		24 "	6·78	5 54	" "
Ripple		19 juin	9·83	5 80	A aubes, remorqueur.
Rover		5 mai	4·07	5 32	A hélice, remorqueur.
Saskatchewan		Brûlé	366·84	34 96	A aubes, fret.
Shamrock	40	22 sept	79·84	11 40	A hélice, passagers et fret.
St. Joseph		18 juin	49·13	8 95	A aubes, fret.
Thistle		1er mai	23·33	6 84	A hélice, remorqueur.
Victoria		25 avril	40·10	8 20	" "
Wrigley		27 "	90·04	12 20	" "
			3,309·10	480 64	

CHARLES E. ROBERTSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant le semestre terminé le 30 juin 1894.

DIVISION DE MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

CHAUDIÈRES ET MACHINES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
			$ c.	
Aberdeen	26·34	26·34	7 10	Roue à l'arrière, passeur, neuf.
Alice Sprague	98·49	62·05	....	" " non employé.
Angler	16·16	10·99	6 28	A hélice, rem., n'a pu être rejoint.
Aurora	244·50	141·43	25 96	" mis en comm. après ma visite.
Arcadia	....	....	....	" trop loin pour cette saison.
Brothers	17·50	11·90	6 44	" " de Port-Arthur.
Couchiching	105·42	90·54	....	" non employé.
Cruiser	11·59	7·88	5 96	" hors de Portage-du-Rat.
Clara	....	....	....	" hors de Port-Arthur.
Ethel Banning	37·54	25·53	....	" trop loin pour cette saison.
Fleet Wing	....	....	....	" introuvable.
Georgina	43·78	29·78	8 52	" trop loin de Port-Arthur.
Harry Montgomery	3·65	2·49	5 32	" pas à Selkirk quand j'étais là.
Hazel	7·52	5·11	5 64	" " "
Highland Maid	106·24	72·95	16 48	" passsagers, pas à Portage-du-Rat quand j'étais là.
Ida	19·37	13·17	6 55	" rem., trop loin de Port-Arthur.
Idell	53·92	36·67	9 32	" " Pas à Selkirk quand j'étais là.
Josie	70·15	54·02	10 65	A aubes, trop loin de Prince-Albert.
Kakabeca	112·67	94·94	17 04	A hélice, passagers, trop loin de Port-Arthur.
Kate Marks	54·15	43·09	9 32	" remorq., trop loin de Port-Arthur.
Maple Leaf	75·07	51·05	11 00	" trop loin pour cette saison.
Marquis	753·76	474·87	....	Pas de commission.
Mary Ann	87·00	57·00	11 96	A hélice, remorq., trop loin de Port-Arthur.
Mary Hatch	121·18	82·40	....	" non employé.
May Queen	8·07	5·45	....	" "
Minnie Kidd	17·60	11·97	6 44	" trop loin de Port-Arthur.
Minnow	20·05	15·57	6 65	Roue à l'arrière, trop loin d'Edmonton.
Mocking Bird	38·02	25·85	8 04	A hélice, rem., trop loin de Port-Arthur.
Mountain Bell	·90	·60	5 08	" yacht, propriétaire devenu insensé avant l'inspection.
Northcote	461·34	289·48	....	Non employé, roue à l'arrière.
Princess	530·50	289·48	....	" à aubes.
Rambler	13·57	9·19	6 08	A hélice, rem., hors de Portage-du-Rat.
Red River	166·47	113·20	21 28	" passagers, pas prêt.
Richmond	14·32	9·74	6 12	" remorqueur, trop loin de Port-Arthur.
Sauthy Jack	44·62	28·24	8 60	" " " " "
Siswit	47·17	34·27	8 80	" " " " "
Sultana	357·55	243·13	36 64	" passagers, pas prêt.
Sunbeam	2 86	1·04	....	Introuvable.
Upas	23·35	14·52	6 70	A hélice, yacht de plaisance, trop loin d'Edmonton.
Lena	....	....	....	Introuvable.
Zypher	19·27	11·25	6 54	A hélice, yacht de plaisance, trop loin de Port-Arthur.
	3831·66	2497·18	$290 51	

CHARLES E. ROBERTSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

LISTE des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés comme impropres au service en Canada, pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, et où et à quoi employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.	Nom du vapeur.	Où et à quoi employé
Byron Trerice....	Lac Erié, passagers.	Thomas	Baie Georgienne, fret.
Excelsior..........	Lacs Muskoka, passagers.	George Douglas..	" " remorqueur.
Truant............	Baie Georgienne.	Maggie.....	Canal Welland, remorqueur.
Canadian.........	Baie de Toronto.		

THOS. HARBOTTLE,
JAMES JOHNSTON,
JOHN DODDS,
Inspecteurs des bateaux à vapeur,
Division d'Ontario-ouest.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Annie Gilbert	A hélice, passagers, Trenton et Picton.	Olivia Gordon ...	A hélice, remorqueur.
		Dominion........	" " brûlé.

EDWARD ADAMS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Annie Gilbert.....	Passagers, Trenton et Picton....		

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur des bateaux à vapeur.
Division d'Ontario-est.

DIVISION DE QUÉBEC.

L'Isle aux Noix...	A hélice, rem., remorquant le bois pour l'usage de leur scierie.	Lady Belleau....	A hélice, goélette de sauvetage dans le golfe. Machine enlevée.
Calumet..........	A hélice, havre de Montréal, rem.	Beaver	A hélice, fret et passagers, échoué dans le golfe.
John Young......	A aubes, remorqueur, Montréal et Québec.	Lucis	Roue à l'arrière, rem., riv. Nicolet.

JOS. SAMSON,
Inspecteur des chaudières et machines.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Dorcas	Halifax et Sydney, rem. de barges.	Chebucto........	Halifax et Dartmouth, passeur.

D. STEVENS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Dorcas	Halifax et Sydney, rem. de bateau.	Chebucto........	Halifax et Dartmouth, passeur.

S. B. HILL,
Inspecteur des coques et gréements.
Nouvelle-Ecosse et Cap-Breton.

Inspection des bateaux à vapeur.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.	Nom du vapeur.	Où et comment employé en dernier lieu.
Lulu C...........	Richibouctou, remorq. de pêche.	Fred Clinch	Saint Jean, N.-B., remorqueur.
Rita	Saint-Jean, N.-B., yacht.	Norman	" " "
Bertha	" " remorqueur.	Florenceville	" " passagers.

W. L. WARING,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Florenceville	Rivière Saint-Jean, passagers.		

I. J. OLIVE,
Inspecteur des coques.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Phantom	Victoria et Nanaïmo, fret de houille. Perdu.	Penticton	A hélices jumelles, fret, lac O'kanagon. Dégréé.
Estelle	Remorqueur, cabotage. Perdu.	Isabel	A aubes, fret et passagers, Victoria et Nanaïmo. Dégréé.
Wm. Irving	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser. Naufrage, totalem. per.		
Surprise	A hélice, rem., L. Kootenay Per.	Delaware........	Roue à l'arrière, fret et passagers, rivière Fraser. Dégréé.
Mascotte	A hélices jumelles, fret, cabotage, brûlé, totalement perdu.		

J. A. THOMPSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Phantom	Commerce de houille de Nanaïmo à Victoria. Perdu.	Penticton	A hélices jumelles, fret, lac O'kanagon. Dégréé.
Estelle	Rem. et pass., cabotage. Perdu.	Isabel	A aubes, fret et passagers, Victoria et Nanaïmo. Dégréé.
Wm. Irving	Roue à l'arrière, passagers, rivière Fraser. Naufrage.		
Surprise..........	Rem., lac Kootenay. Naufrage.	Delaware........	Roue à l'arrière, fret et passagers, rivière Fraser. Dégréé.
Mascotte	A hélices jumelles, fret, cabotage. Brûlé.		

R. COLLISTER,
Inspecteur des coques.

DIVISION DU MANITOBA, DE KÉWATIN ET DES TERRITOIRES DU N.-O.

Saskatchewan	Lac Manitoba, transp. de bois de construction. Brûlé près des Narrows le 16 septembre 1893.		

CHARLES E. ROBERTSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Chippewa	187·05	A aubes	Acier	1,514	764	Hamilton	Passagers, Toronto et Niagara.
Cleopatra	31·66	A hélice	"	104	71	"	Yacht de plaisir sur les lacs.
Yacht Odessa	1·2	"	Bois	12	8	Collingwood	" " baie Georgienne.
James Playfair	8·4	"	"	26	18	"	Rem. de pêche " "
John J. Long	29·87	"	"	201	137	"	Passagers " "
Lorna Doone	1·2	"	"	5	4	Orillia	Yacht de plaisir, lac Simcoe.
Thistle	41·66	A aubes	"	189	119	Oakville	Passeur de passagers, baie de Toronto.
	300·49			2,051	1,121		

JAMES JOHNSTON,
Inspecteur des bateaux à vapeur, division d'Ontario-ouest.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Loraine	3·33	A hélice	Bois	23	16	Buffalo, N.-Y.	Lac Erié, remorqueur de pêche.
Chub	3·00	"	"	57	39	Bronte	" Ontario, fret.
Daisy	2·13	"	"	11	7	Point-Frank	" Huron, remorqueur.
Masonic	2·13	"	"	39	26	Hamilton	" Ontario, yacht de plaisir.
Fanny Moose	·533	"	"	4	2	Dunnville	" Erié, remorqueur de pêche.
Sea Gull	1·2	"	"	9	6	Port-Severn	Baie Georgienne.
Morning Star	·53	"	"	5	3	Toronto	" de Toronto, fret.
T. J. Collop	4·80	A aubes	"	63	42	Mitchell's-Bay	Lac St-Clair et voisinage, fret.
Abino	·83	A hélice	"	8	5	Fort-Erié	" Erié, remorqueur de pêche.
Chas. E. Armstrong	10·80	"	"	49	33	Ste-Catherine	Canal Welland, remorqueur.
Escort	10·95	"	"	40	27	Port-Colborne	" " "
Jessie Hume	11·00	"	"	58	40	Ste-Catherine	Grands lacs, "
George Swann	2·70	"	"	18	14	Kincardine	Lac Huron, remorqueur de pêche.
Sea Shell	1·2	"	"	7	5	"	" remorqueur.
Elite	6·2	"	"	22	15	Goderich	" remorqueur de pêche.
Luther Westover	15·00	A aubes	"	127	80	Bay-City, Mich.	" remorqueur.
	76·333			540	360		

JNO. DODDS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

COQUES ET ÉQUIPEMENTS INSPECTÉS.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Chippewa		A1.... valeur, $200,000	Acier	1,513·60	763·55	Hamilton	Passagers, entre Toronto et Lewiston.
Minnitonka		B1.... " 7,000	Bois	68·34	46·47	Fort-Francis	Fret, entre Portage-du-Rat et rivière Lapluie.
Monarch		A2.... " 17,000	"	167·64	105·61	"	" "
Thistle		A2.... " 13,000	"	77·53	67·86	Toronto	Passagers, entre Toronto et l'île.
John J. Long		A1.... " 18,000	"	295·95	136·65	Collingwood	Passagers et remorqueur, entre Collingwood et îles dans la baie Georgienne.
Masonic		B1.... " 2,500	"	39·24	26·14	Hamilton	Pas de certificat, pas complété.
Acacia		A2.... " 5,500	"	55·16	37·51	"	Passagers, entre Hamilton et Burlington-Beach.

THOMAS HARBOTTLE.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité ou construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur. — (Nominal.)	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Annie Lake	2·13	A hélice	Bois	18·52	12·60	Belleville, Ont	Passagers, Brighton et Prescott.
Bannockburn	157·76	"	Acier.	1,619·56	1,034·79	Middlesborough, G.-B.	Fret, tous les lacs.
Reginald	48·00	"	Bois	186·26	12·82	Garden-Island, Ont	Remorqueur, tous les lacs.
J. G. Nichols	16·66	"	"	130·63	70·85	Fort-Howard, E.-U.	Fret, tous les lacs.
Amable Du Fond	2·70	A aubes	"	17·40	11·11	Arnprior, Ont	Remorqueur, rivière Ottawa.
Kismet	2·80	A hélice	"	5·42	3·69	Belleville, Ont	Yacht de plaisance.
	230·05			1,977·79	1,145·86		

EDWARD ADAMS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Annie Lake	2·13	A hélice	Bois	18·52	12·60	Belleville	Passagers, Brighton et Prescott.
Bannockburn	157·76	"	Acier	1,619·56	1,034·79	Middlesborough, Ang.	Fret, tous les lacs et rivières.
				1,638·08	1,147·39		

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur des coques, division d'Ontario-est.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année terminée le 30 juin 1894 ; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage en-registré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Jeanne	3·33	A hélice	Bois	16	10	Montréal, Qué	Fleuve Saint-Laurent, yacht de plaisance.
Honoré	3·33	"	"	2	15	Verchères, Qué	Entre Montréal et Sorel, remorqueur.
Wenoway	9·63	A aubes	"	99	84	Baie des Quinze	Lac des Quinze et Wenowa, passagers et remorq.

WILLIAM LAURIE.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année terminée le 30 juin 1894; leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage. brut.	Tonnage. en-registré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Ste. Anne	3·3	A aubes, passeur	Bois	18·14	11·43	Sainte-Anne, 1893	Passeur, entre Chicoutimi et Sainte-Anne.
Colon	11·26	" passagers	"	173·13	109	Roberval, lac St-Jean, 1894.	A aubes, pass., Roberval et la riv. Mistissini.
Chateauguay	19·2	" "	Acier	222·27	118·58	Montréal, 1894	" pass., Montréal et Beauharnois
Sincenne	30	" remorq	"	228·42	128·67	" 1893	" remorqueur, Montréal et Québec.
Carolina	120	" passagers	Fer	968·90	610·41	Deleware, E.-U., 1877	" passagers, Montréal et Chicoutimi.
Campania	2·13	A hélice, remorq	Bois	22·88	15·56	Lac Mégantic, 1893	A hélice, remorqueur, lac Mégantic.
Laurier	2·13	" yacht, plais.	"	14·28	9·71	Sorel, 1893	Yacht de plaisance, Montréal et Sorel.
Daisy	2·16	" "	"	4·31	3·42	Ile d'Orléans, 1894	" " Québec.
Eva	·53	" "	"	4·08	2·27	" " 1889	" " lac Kiskissing.
Alice	10·8	" remorq	Acier	67·16	45·68	Sorel, 1894	A hélice, remorqueur, Montréal et Québec.
Florence	2·66	" "	Bois	17·77	12·09	Grande Silles, 1892	Remorqueur, touage sur la rivière St-Maurice.
Ivan R.	3·3	" passagers	"	18·29	12·44	" " "	Passagers, Grandes Piles et La Tuque
Généreux	1·2	" plaisance	"	5·63	5·51	" " "	Yacht de plaisance sur la rivière St-Maurice.
Arthur	16·66	A aubes, remorq	"	78·00	35·95	1892	Remorqueur, Sorel et Pierreville.
Cygne	6·75	A hélice, plaisance.	"	12·06	8·20	Ile d'Orléans, 1889	Yacht de plaisance, Montréal.
Beatrice	5·4	A aubes, remorq	"	39·76	28·94	Trois-Rivières, 1893	Remorqueur, havre des Trois-Rivières.
Lea	1·2	A hélice, "	"	12·26	8·34	" " "	" " " "
M. E. Hacket	11·4	" "	"	78·47	53·36	Québec, 1894	" Montréal et Québec.
Swan	·33	" yacht, plais.	"	5·19	4·84	"	
				1,986·81	1,209·45		

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur des coques.

JOS. SAMSON,
Inspecteur des chaudières et machines.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Clipper	8·93	A hélice	Bois	29·85	14·93	New-York, E.-U.	Digby, N.-E., remorqueur.
Pastime	18·03	Hélices jum.	"	67·71	46·04	Halifax, N.-E.	Havre d'Halifax, bat. d'excursion.
Mulgrave	74·93	A hélice	Acier	484·86	329·70	New-Glasgow, N.-E.	Mulgrave, Pointe Tupper et Hastings, passeur.
Albert	107·65	"	Fer	530·58	319·36	Hull, Angleterre	Atlantique-nord, cabotage, fret.
Springhill	61·46	"	Bois	189·05	95·70	Saint-Jean, N.-B.	Baie de Fundy, remorqueur.
	271·00			1,302·05	805·73		

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur des bateaux a vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

COQUES ET GRÉMENTS INSPECTÉS.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classse.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Pastime	18·03	Hélices jum.	Bois	67·71	46·04	Halifax, N.-E.	Havre d'Halifax, bateau d'excursion.
Mulgrave	74·93	A hélice	Acier	484·86	329·70	New-Glasgow	Mulgrave, Pointe-Tupper et Hastings, passeur.
Albert	107·65	"	Fer	530·58	319·36	Hull, Angleterre	Atlantique-nord, cabotage, fret.
				1,083·15	695·10		

S. R. HILL,
Inspecteur des coques et gréements, Nouvelle-Ecosse et Cap-Breton.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier,	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Alcyone	2·13	A hélice	Bois	15·05	10·73	Saint-Jean, N..B	Saint-Jean, N. B., yacht.
Rita	11·70	"	"	16·23	11·04	" "	" " "
Calluna	7·26	"	"	22·26	15·14	Richibouctou, N.-B	Richibouctou, N.-B., remorqueur et bateau-pêcheur
Elliott	61·44	"	"	367·48	227.37	Charlottetown, I. P.-E	Cabotage, fret.
E. Ross	7·26	"	"	29·63	20·15	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean, N.,B., extrémité nord, passeur.
Leader	4·80	"	"	29·32	19·94	" "	" " remorqueur.
Hampstead	20·40	"	"	234·52	159·47	Hampton "	" " passagers.
Wm. H. Murray	33·63	"	"	72·55	49·33	Saint-Jean "	" " remorqueur.
Randolph	8·00	Hé. jumelles	"	8·71	8·71	" "	" " yacht.
Aberdeen	17·06	Roue à l'ar.	"	243·86	137·22	" "	" " passagers.
	173·68			1039·61	659·10		

W. L. WARING,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Hampstead		A hélice	Bois	234·52	159·47	Hampton, N.-B.	Rivière Saint-Jean, fret et passagers.
Aberdeen		Roue à l'ar.	"	243·86	137·22	Saint-Jean, N.-B.	" " " "
Wm. H. Murray		A hélice	"	72·55	49·33	"	" " " "
E. Ross		"	"	29·63	20·15	"	Indiantown à Lancaster, passeur.
Elliott		"	"	367·48	227·37	Charlottetown, I.P.-E.	Canada et Indes Occidentales.
				948·04	593·54		

I. J. OLIVE,
Inspecteur des coques, etc.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Spokane	9·6	Roue à l'arrière	Bois	399·77	251·66	Bonner's-Ferry, E.-U.	Service des passagers, lac Kootenay.
Illecillewaet	4·3	" "	"	97·92	61·69	Revelstoke	Fret et passagers, rivière Colombie.
Aberdeen	17	" "	"	554·04	349·05	Okanagon-Landing	" " lac Okanagon.
Transfer	9·6	" "	"	264·16	97·72	Victoria	" " rivière Fraser.
Spray	4·3	Yacht à vapeur	"	7·36	5	Vancouver	Yacht de plaisance, cabotate.
Mary Hare	11·2	A hél., remorq.	"	47	32	Victoria	Fret et remorquage, cabotage.
Delta	2	" "	"	25·20	17·14	Rivière Fraser	" " "
Staffa	3	" "	"	51·30	34·88	Vancouver	" " "
Jenny June	2	Yacht à vapeur	"	4·24	4	Seattle, E.-U.	Plaisance, cabotage.
Swan	2	" "	"	12·27	8·35	Nanaïmo	" "
Shelby	2	A hél., goélette	"	23·50	15·98	Victoria	Pêche aux phoques, goélette, Pacifique.
Erie	9·1	A hél., remorq.	"	26·72	18·44	New-Westminster	Remorquage, rivière Fraser.
Popcum	2·4	A aubes, rem.	"	12·64	7·97	Popcum, rivière Fraser	" " "
Gwendoline	4·3	Roue à l'arrière	"	90·59	57·08	Golden	Fret et passagers, rivière Kootenay.
Wm. Hunter	3·3	A hél. jumelles	"	50·67	34·46	New-Denver, lac Slocan	" " lac Slocan.
Arrow	1·5	Chaloupe à vap.	"	4·50	3·06	Revelstoke	Passagers, rivière Colombie.
Queen	4·3	Roue à l'arrière	"	77·28	48·69	Kamloops	Fret et passagers, lac Kamloops.
				1,751·16	1,047·17		

J. A. THOMPSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur, Victoria, C.-B.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Suite.*

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Spokane	9·6	Roue à l'arr.	Bois	399·77	251·66	Bonner's-Ferry, E.-U.	Fret et passagers, lac Kootenay.
Illecillewaet	4·3	"	"	97·92	61·69	Revelstoke	" " rivière Colombie.
Aberdeen	17·0	"	"	554·04	349·05	Okanagan-Landing	" " lac Okanagan.
Transfer	9·6	"	"	264·16	97·72	Victoria	" " rivière Fraser.
Spray	4·3	A hélice	"	7·00	5·00	Vancouver	Yacht.
Mary Hare	11·2	"	"	47·00	32·00	Victoria	Fret et remorquage.
Delta	2·0	"	"	25·20	17·14	Rivière Fraser	" "
Staffa	3·0	"	"	51·30	34·38	Vancouver	" "
Jenny June	2·0	"	"	4·24	4·00	Seattle	Yacht.
Swan	2·0	"	"		8·35	Nanaïmo	"
				1,463·26	861·49		

R. COLLISTER,
Inspecteur des coques.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant le semestre terminé le 30 juin 1894, leur classe, la force de leurs machines, s'il sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, où et comment ils ont été employés—*Fin.*

Nom du vapeur.	Cheveaux-vapeur.	Classe.	De bois, de fer ou d'acier.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Shelby	2·0	A hél., goél.	Bois.	23·50	15·98	Victoria	Chasse aux phoques.
Erie	9·1	"	"	26·72	18·44	New-Westminster	Remorquage, rivière Fraser.
Popcum	2·4	A aubes	"	12·64	7·97	Popcum	" " "
Gwendoline	4·3	Roue à l'arr.	"	90·59	57·08	Golden	Fret et passagers, rivière Kootenay.
Wm. Hunter	3·3	A hélic. jum.	"	50·67	34·46	Lac Slocan	" " lac Slocan.
Arrow	1·5	A hélice	"	4·50	3·06	Revelstoke	Passager, rivière Colombie.
Queen	4·3	Roue à l'arr.	"	77·28	48·69	Kamloops	Fret et passagers, rivière Kamloops.
Minnetonka	4·8	A hélice	"	68·34	46·47	Fort-Francis	Lac des Bois, pêche.
Monarch	17·0	A aubes	"	167·64	105·61	"	" " et rivière Lapluie au Fort-Francis passagers et fret.
St. Joseph	2·4	"	"	49·13	34·41	Fort-Chipewyan	Fret, sur la rivière Athabasca.
Shellah		Barge à rem.	"	25·69	25·69	Keewatin	Lac des Bois, cargaison générale.
Piper		"	"	17·28	17·28	Fort-Francis	"
Carl		"	"	31·68	31·68	Portage-du-Rat	" pêche.
Jay		"	"	31·68	31·68	"	" "
C. E. Robertson		"	"	28·18	28·18	"	" "
W. P. Andrews		"	"	28·18	28·18	"	" "
				447·80	349·18		

CHARLES E. ROBERTSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur, pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1893.					$ c.
1449	4 juillet	John McRae	3e classe	Penetanguishene	Penet'shene	5 00
1450	4 ″	Alexander Munro	2e ″	Glencoe, Ont	Windsor	5 00
1451	4 ″	Wm. Colquhoum	1re ″ R.-U.	Halifax, N.-E	Halifax	5 00
1452	6 ″	Charles G. Dunn	2e ″	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1453	15 ″	R. B. Halhed	Permis	Lac Shawenigan	Victoria	2 00
1454	17 ″	Thos. O'Mara	″	Lombardy, Ont	Kingston	2 00
1455	17 ″	Samuel R. Heenan	″	Cardinal, Ont	Prescott	2 00
1456	27 ″	Wm. F. Oakes	″	Penetanguishene	Muskoka	2 00
1457	7 août	Thos. Evans	″	Lakefield, Ont	Lakefield	2 00
1458	14 ″	Alexis Samson	2e classe	Village Lauzon, P.Q	Québec	5 00
1459	12 sept.	E. T. Robertson	Permis	Millroche, Ont	Cornwall	2 00
1460	12 ″	John Blesedell	3e classe	Sydney-Nord, N.-E	Montréal	5 00
1461	22 ″	John Roxburgh	2e ″ R.-U.	S.S. Bonavista	″	5 00
1462	14 ″	Arthur W. Jenkins	3e ″	Dartmouth, N.E	Halifax	5 00
1463	17 oct.	George Lawson	2e ″ R.-U.	Montréal, P.Q	Montréal	5 00
1464	20 ″	Frank J. Hussey	3e ″	″	″	5 00
1465	13 nov.	Matthew Shea	4e ″	Little-Current, Ont	Little-Current	5 00
1466	24 ″	Donald Todd	4e ″	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1467	24 ″	Anthony McLellan	3e ″	Vancouver, C.-B	″	5 00
1468	4 déc.	James Bain, jr	4e ″	Hamilton, Ont	Toronto	5 00
1469	22 ″	George Sylvester	4e ″	Chatham, Ont	″	5 00
1470	28 ″	James T. Steel	3e ″	Gravenhurst	″	5 00
	1894.					
1471	18 janv.	Devere J. Mannion	4e ″	Vancouver, C.-B	Victoria	5 00
1472	18 ″	John Fyfe	3e ″	Victoria, C.-B	″	5 00
1473	18 ″	Simeon Stover	4e ″	Owen-Sound, Ont	Toronto	5 00
1474	18 ″	Jean B. Breconnier	4e ″	Sorel, P.Q	Québec	5 00
1475	18 ″	John S. Anderson	3e ″	Selkirk-ouest, Man	Winnipeg	
1476	18 ″	Chas. Robertson	2e ″	Owen-Sound, Ont	Toronto	5 00
1477	18 ″	George Judge	2e ″	Halifax, N.-E	Halifax	5 00
1478	18 ″	Richard Taylor	4e ″	Kingston, Ont	Kingston	5 00
1479	29 ″	Thomas Bard	4e ″	Hamilton, Ont	Toronto	5 00
1480	3 fév.	Chas. St. Pierre	3e ″	Trois-Rivières, P.Q	Québec	5 00
1481	3 ″	Edmund J. O'Dell	2e ″	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1482	6 ″	Moses Johnson	4e ″	Collingwood, Ont	″	5 00
1483	6 ″	Joseph Blanchet	4e ″	Village Lauzon, P.Q	Québec	5 00
1484	8 ″	Omer H. Miller	4e ″	Hamilton, Ont	Toronto	5 00
1485	8 ″	Frederick Corkey	3e ″	Kingston, Ont	Kingston	5 00
1486	10 ″	James S. Adam	2e ″	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1487	15 ″	Wm. J. Ritchie	1re ″	Québec, P.Q	Québec	5 00
1488	15 ″	Josiah Dawson	2e ″	Ste-Catherine, Ont	Toronto	5 00
1489	16 ″	John Simons	4e ″	Garden-Island, Ont	Kingston	5 00
1490	16 ″	Robert H. Veech	4e ″	″ ″	″	5 00
1491	19 ″	Eugène Gendron	3e ″	Sorel, P.Q	Québec	5 00
1492	19 ″	John C. McFadden	2e ″	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1493	19 ″	Geo. A. Ostrout	4e ″	Montréal, P.Q	Montréal	
1494	19 ″	Alfred Many	4e ″	Village Lauzon, P.Q	Québec	5 00
1495	21 ″	George Gagnon	3e ″	″ ″	″	5 00
1496	21 ″	James Donaldson	3e ″	Owen-Sound, Ont	Toronto	5 00
1497	21 ″	James W. Halpin	4e ″	Kingston, Ont	Kingston	5 00
1498	21 ″	Reginald A. Jefferd	2e ″ R.-U.	Thunder-Bay, C.-B	Victoria	5 00
1499	21 ″	Michael D. Tetro	3e ″	Kingston, Ont	Kingston	
1500	26 ″	Jean Fiset	4e ″	Village Lauzon	Québec	5 00
1501	26 ″	Robt. B. Newcombe	4e ″	Collingwood, Ont	Toronto	5 00
1502	26 ″	Emmaneul Filteau	3e ″	Lévis, P. Q	Québec	5 00
1503	26 ″	George N. Smith	4e ″	Penetanguishene	Toronto	5 00
1504	26 ″	Robert Rennie	2e ″	Selkirk, Man	Selkirk	5 00
1505	27 ″	Wm. W. Milne	3e ″	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1506	1er mars.	James Wallace	2e ″ R.-U.	Baie James, C.-B	Victoria	5 00
1507	1 ″	Geo. O. Madigan	4e ″	Victoria, C.-B	″	5 00
1508	2 ″	Frederick Costin	2e ″	Lévis, P. Q	Québec	5 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens, etc.—*Suite.*

Nº du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1894.					$ c.
1509	3 mars...	John E. Kane	4e classe	Kingston, Ont	Kingston	5 00
1510	3 " ..	Andrew Simmons	3e "	" "	"	5 00
1511	6 " ..	Neil J. Morrison	3e "	Saint-Jean, N.-B	Pictou	5 00
1512	6 " ..	Chas. E. Ryan	4e "	Toronto, Ont	Toronto	5 00
1513	6 " ..	Patrick Deveney	4e "	Belleville "	Kingston	5 00
1514	10 " ..	Daniel McSorley	4e "	Kingston "	"	5 00
1515	10 " ..	George W. Mackie	4e "	Hamilton "	Toronto	5 00
1516	12 " ..	Malcolm A. Morris	2e "	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	5 00
1517	13 " ..	Cléophas Samson	2e "	Village de Bienville	Québec	5 00
1518	21 " ..	Wm. A. McWilliam	4e "	Kingston, Ont	Kingston	5 00
1519	21 " ..	Richard Thompson	4e "	London "	Toronto	5 00
1520	21 " ..	James L. Smith	3e "	Collingwood "	Collingwood	5 00
1521	21 " ..	Daniel Brisbin	4e "	Toronto "	Toronto	5 00
1522	21 " ..	John F. McEwen	3e "	Collingwood "	Collingwood	5 00
1523	21 " ..	Chas. N. Shaw	3e "	Wiarton "	Wiarton	5 00
1524	27 " ..	Sidney G. Harding	3e "	Chatham, N.-B	Chatham	5 00
1525	29 " ..	Frank Beecher	4e "	Brockville, Ont	Ottawa	5 00
1526	31 " ..	Joseph Servais	3e "	Port-Arthur, "	Winnipeg	5 00
1527	4 avril...	Hiram S. Sweet	3e "	Nelson, C.-B	Nelson	5 00
1528	4 " ..	Wilbert C. Harris	Permis	Gores-Landing, Ont	Kingston	2 00
1529	5 " ..	George A. Ostrout	"	Montréal, P.Q	Montréal	2 00
1530	5 " ..	David Fraser	1re cl., R.-U.	" "	"	5 00
1531	6 " ..	Clement Mandville	Permis	Thurso "	"	2 00
1532	6 " ..	George Gendron	3e classe	Sorel "	Sorel	5 00
1533	7 " ..	Henry W. Mansfield	2e " R.-U.	London	Halifax	5 00
1534	7 " ..	George I. Woolaver	4e "	Hatssport, N.-E	"	5 00
1535	12 " ..	Bruno Pintal	3e "	Champlain, P. Q	Québec	5 00
1536	12 " ..	Alphonse Samson	4e "	Village de Bienville, P.Q.	"	5 00
1537	12 " ..	Louis Lavelle	4e "	Sorel, P.Q	Sorel	5 00
1538	12 " ..	Alfred A. Norton	3e "	Penetanguishene	Toronto	5 00
1539	13 " ..	Amos Knox	2e "	Sydney-Nord, N.-E	Halifax	5 00
1540	13 " ..	Alex. Milne	2e "	Kingston, Ont	Kingston	5 00
1541	16 " ..	Samuel B. Little	3e "	Selkirk, Man	Winnipeg	5 00
1542	20 " ..	John Insley	3e "	Port-Arthur, Ont	"	5 00
1543	23 " ..	Jules Lefebvre	4e "	Pointe-aux-Trembles	Sorel	5 00
1544	23 " ..	Louis Petit	4e "	Sorel, P. Q	"	5 00
1545	26 " ..	George H. Shutliff	Permis	Gananoque, Ont	Kingston	2 00
1546	27 " ..	Alfred Langstroth	2e classe, R.-U.	Comté de King, N.-B.	Saint-Jean	5 00
1547	4 mai...	Alex. L. DeMartigny	4e "	Montréal, P. Q	Montréal	5 00
1548	14 " ..	John W. Dean	3e "	Fort-Erié, Ont	Fort-Erié	5 00
1549	14 " ..	Harry Lowry	2e "	Windsor	Windsor	5 00
1550	15 " ..	Thos. A. Rushbrook	4e "	Portage-la-Prairie	Winnipeg	5 00
1551	15 " ..	Walter G. Tatton	4e "	North-Head, N.-B	Saint-Jean	5 00
1552	15 " ..	Chas. J. Lowry	4e "	Windsor, Ont	Windsor	5 00
1553	15 " ..	Wm. A. Cross	4e "	Port-Arthur, Ont	Winnipeg	5 00
1554	16 " ..	John Corkey	Permis	Kingston, Ont	Kingston	2 00
1555	23 " ..	Wm. Drever	3e classe	Winnipeg, Man	Winnipeg	5 00
1556	26 " ..	Joseph Boisvert	3e "	Sorel, P.Q	Sorel	5 00
1557	28 " ..	August Amerback	3e "	Portage-du-Rat, Ont	Winnipeg	5 00
1558	29 " ..	Geo. H. Haring, jeune	4e "	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	5 00
1559	31 " ..	Andrew S. Foster	1re cl., R.-U.	"	"	5 00
1560	1er juin...	Jerome Young	Permis	Peterboro', Ont	Peterboro'	2 00
1561	1 " ..	John Gonyea	"	Smith's-Falls	Kingston	2 00
1562	1 " ..	Arthur T. Low	"	Port-Carling, Ont	Port-Carling	2 00
1563	1 " ..	Albert Wheeler	"	Belleville, Ont	Kingston	2 00
1564	13 " ..	Wm. C. Bell	1re cl., R.-U.	Montréal, P.Q	Montréal	5 00
1565	21 " ..	David D. Sinclair	4e classe	"	Halifax	5 00
1566	21 " ..	Alex. McDonald	4e "	Sydney, B.-C	"	5 00
1567	21 " ..	Daniel Cameron	4e "	"	"	5 00
1568	22 " ..	Robert Downie	2e "	Halifax, N.-E	"	5 00
1569	22 " ..	Franklin Greig	2e "	"	"	5 00
1570	22 " ..	Edwin S. Pratt	3e "	Parry-Sound, Ont	Collingwood	5 00
1571	26 " ..	Sampson Bloor	3e "	Victoria, C.-B	Victoria	5 00
1572	27 " ..	Daniel O. Connell	Permis	Belleville, Ont	Belleville	2 00
1573	27 " ..	Wm. Powles	"	Tyendinaga	Kingston	2 00
1574	27 " ..	Thomas Evans	"	Lakefield, Ont	Lakefield	2 00
1575	28 " ..	Jean B. Mathieu	3e classe	Sorel, P.Q	Sorel	5 00

ANNEXE N° 2.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE CIVILE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

MONTRÉAL, le 10 avril 1895.

M. JOHN HARDIE,
Sous-ministre intérimaire de la
marine et des pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai reçu instructions des commissaires du havre de Montréal, de vous transmettre, pour l'information de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, un état des recettes et des dépenses générales de la commission, pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894.

Le revenu ordinaire net a été de $272,078.34, soit $44,627.61, ou environ 14 pour cent de moins qu'en 1893, ce que l'on peut considérer comme assez satisfaisant si l'on tient compte de la présente crise générale.

Les dépenses pour l'administration, l'entretien et l'intérêt ont été de $248,840.18 net, laissant un excédent de $23,228.16 en sus des dépenses d'exploitation.

Cet excédent a été, comme d'ordinaire, appliqué aux dépenses pour les nouveaux ouvrages, qui pour l'année se sont élevés à $250,721.83 net.

Durant l'année $599,000 des bons du havre à 30 ans portant 4 pour 100, ont été vendus, dont $269,000.00 ont servi aux nouveaux ouvrages et $330,000.00 à payer les bons 6½ pour 100 qui étaient échus.

Les rapports ordinaires pour l'an dernier, sur la caisse des vieux pilotes de Montréal, sur le district de pilotage de Montréal, et du maître du havre, vous ont déjà été transmis; tandis que celui de l'ingénieur en chef sur les améliorations et l'entretien du havre vous est transmis sous ce pli.

D'après le rapport du maître du havre vous remarquerez qu'il y a eu diminution dans le nombre et le tonnage des navires océaniques et de l'intérieur, comparés à 1893. Pour les premiers il y a diminution de 70 navires et 54,868 tonneaux ou environ 5 pour 100, et pour les seconds 578 navires et 173,791 tonneaux, ou environ 15 pour 100 de moins.

Dans le rapport sur le district de pilotage de Montréal on aurait pu dire que, par suite de l'achèvement du chenal des navires au Cap à la Roche et aux Grondines en 1893, le sémaphore qui était placé à ce premier endroit depuis de nombreuses années, a été au commencement de l'été dernier, transporté par le département de la marine à Lotbinière, où il a également rendu de grands services à la navigation en 1894, en indiquant tous les jours, du matin au soir, toutes les hausses et les baisses de 3 pouces de marée et la profondeur exacte de l'eau dans le chenal à travers la Barre à Boulard.

A la dernière session du parlement un acte à l'effet de modifier et refondre les actes relatifs aux commissaires du havre de Montréal (57-58 Victoria, chapitre 48) a été sanctionné, et les règlements de la corporation, ayant été revisés conformément à cet acte, ont été approuvés par Son Excellence le gouverneur général en conseil et sont maintenant en vigueur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

ÉTAT et recettes des dépenses de l'année terminée le 31 décembre 1894.

—			Revenu.	Capital.
			$ c.	$ c.
Solde au 31 décembre 1894 :—				
Argent en caisse ....$		122 06		
Sommes dues pour loyer, etc..........		1,792 21		
Valeur de l'outillage disponible........		10,498 06		
		$ 12,412 33		
MOINS—Intérêt sur coupons impayés.... .. ...$	517 50			
Au crédit du compte de caisse indéterm..	5 07			
Dû à la douane de Montréal..........	3,906 39			
		4,428 96		
		$ 7,983 37		
Fonds des pilotes invalides de la cité de Montréal (en fidéicommis) :—				
Débentures du havre de Montréal ....$	44,000 00			
Fonds consolidé de la cité de Montréal..................	5,000 00			
Dépôt à la caisse d'éparg. de la cité et du dist. de Montréal.	2,432 19			
		51,432 19		
			....	59,415 56
RECETTES.				
Du receveur des douanes de S. M., Montréal :—				
Droits de quaiage sur importations....$	128,200 56			
" exportations....	102,854 88			
			231,055 44	
Du gardien de quais pour le trafic local :—				
Droits de quaiage sur effets à l'entrée..$		9,751 38		
" à la sortie..		3,948 22		
Commutation sur bateaux.............		10,000 00		
Loyer de terrain p. empiler la houille..		2,899 40		
" le bois de serv.		1,620 00		

—		Revenu.	Capital.
DÉPENSES.		$ c.	$ c.
Recettes du havre, remise de droits de quaiage payés deux fois ou en plus........		604 96	
Recettes du havre, change d'une traite d'une banque de New-York, reçue de la *Export Lumber Co.*, (voir *contra* pour crédit)		1 88	
Recettes du havre, Mme John Young, pension........		600 00	
Intérêt sur débentures du havre et demande d'emprunt du gouvernement..........$	126,660 51		
Intérêt, banque de Montréal, pour payer des coupons et obligations........ ..	936 48		
Intérêt sur découvert à la banque de Montréal...............	4,092 79		
Intérêt, escompte sur débentures du havre, proportion pour un an (*voir* solde ci-dessous)..	390 77		
Intérêt, poursuite de la *Royal Electric* au sujet du contrat de l'éclairage du havre (voir *contra* pour crédit).............	300 94		
		132,381 49	
Appointements du personnel administratif du havre, et nourriture d'un cheval............		12,601 67	
Dépenses du havre, appointements du président, honoraires des commissaires, taxes, éclairage, chauffage, etc., (voir *contra* pour crédit)....		14,083 53	
Impressions, papeterie, etc., annonces, matériel à dessin, etc....		2,496 88	
Frais de voyages et autres.....		151 58	
Frais d'avocat et de notaire, y compris refonte des statuts et règlements..................................		3,341 46	
Cie d'assur. *Manufacturers' Accident*, réclamations par les employés blessés (voir *contra* pour crédit)		343 20	
Compte des accidents, réclam. par les employés blessés.		146 63	
Lumière électrique, *Citizens' Light and Power Co.*, (y compris $511.87 pour 1891)...		5,703 02	
Frais de pilotage, appointements de l'agent à Québec, frais du comité des pilotes à l'examen des apprentis, etc., (voir *contra* pour crédit).....................		931 24	

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

ÉTAT des recettes et dépenses de l'année terminée le 31 décembre 1894—*Suite.*

RECETTES.—*Suite.*		Revenu.	Capital.
		$ c.	$ c.
Du gardien de quais pour le trafic local :—Fin.			
Loyer de terrain p. empil. le bois d. chauf.	591 64		
" " " du sable....	81 00		
" " " des briques..	30 00		
" " les petits bureaux...	1,064 55		
" " balances..........	1,000 00		
" " élévateurs à houille..	1,350 00		
Loyer du bassin de Québec...........	50 00		
Recettes provenant d'amendes.........	2 00		
		32,388 19	
De la Cie de houille Dominion (à resp. lim.), intérêt et dépenses faites aux quai et rails à Hochelaga pour 1893		335 20	
De Québec, sous enveloppe (argent remb. sans aucun doute)........		7 00	
De la Cie de filature Dominion (à resp. lim.), loyer pour terrains du havre à Hochelaga, du 1er mai 1893 au 1er mai 1894........		250 00	
De la *Export Lumber Co.*, change sur une traite de New-York........		1 88	
Cie de raffinage de sucre "Canada," droits de quaiage sur 84 tonnes de sucre débarquées en 1890, en plus de la quantité acquittée à la douane........		21 00	
Cie du ch. de fer Grand-Tronc, loyer des voies du havre..		3,692 50	
Cie du ch. de fer Can. du Pac. " " ..		3,043 75	
De la Cie de houille Dominion (à resp. lim.), intérêt et dépenses comme ci-dessus pour 1894........		1,580 22	
De John Lee et Cie, loyer d'une partie de la cour du havre		300 00	
Total du revenu ordinaire		$ 272,675 18	
Au crédit de l'intérêt, intérêt provenant des débentures vendues........		1,151 85	
Au crédit de l'intérêt, *Citizens' Light and Power Co.*, matériel de lumière électrique........		60 48	
Au crédit des dépenses de pilotage, honoraires de certificats de 7 pilotes et 1 apprenti........		75 00	
Au crédit des dépenses, pour mât de barge brûlée.......		4 00	
Au crédit du dragage, vieux matériel vendu et ouvrage exécuté........		246 85	

DÉPENSES.—*Suite.*		Revenu.	Capital.
		$ c.	$ c.
Inspection du havre, sondages, examens et ouvrage pour les plans........		1,864 93	
Réparations du havre, entretien de quais et de chaussées........		75,455 24	
Dragage du port, nettoyage des bassins (voir *contra* pour crédit)........		620 69	
Dragage du port, réparat. du remorqueur *Saint-Louis* avec la somme reçue de l'assurance........		....	1,568 00
Dragage du port, dragage du nouv. mouillage de nav. et enlèv. des hauts-fonds dans le courant Ste-Marie..		....	9,855 43
Havre de Montréal, compléter le remplissage du petit bassin de la section 26........		....	3,597 83
Dragage et agrandissement du bassin de la pointe du Moulin-à-Vent........		....	25,122 76
Agrandissement du havre, dragage au haut-fonds de l'île pour nouvel abord........		....	862 80
Construction de jetée protectrice—dragage et dépôt de déblais—pour laquelle la cité de Montréal a payé sa quote-part le 5 mars 1895, savoir : $15,136.61 (voir *contra* pour crédit)........		....	65,481 85
Construction à Hochelaga, dragage de bassins aux sections 43-46........		....	29,471 46
Charpente et travaux à la nouvelle jetée à Hochelaga........		....	59,727 20
Voies de la Cie Dominion, prolong. et chang. des voies de garage, etc........		....	9,335 31
Chemin de fer du port, applic. de signaux et prolongement de la voie de garage........			806 85
Grues, dépenses supplémentaires sur entreprise et changements........			12,128 43
Trois nouvelles grues, dépenses supplémentaires sur entreprise et changements........			10,402 85
Outillage du havre, 3 dynamos électriques pour vaisseaux ....$	2,270 00		
Outillage du havre, foret pour boutique flottante........	75 00		

Au crédit de la Cie d'assurances *Manufacturr's Accident*, pour réclamations d'employés blessés		343 20	
Au crédit de la construction de la jetée conductrice, cité de Montréal, pour sa part des frais en 1893			10,495 30
Au crédit du matériel de lumière électrique, *Citizens' Light and Power Co*			1,313 13
Au crédit du compte des cartes, vente de cartes du chenal des navires			11 50
De divers acheteurs des débentures du havre à 4 pour 100 (valeur au pair)			599,000 00
De la banque de Montréal, nouveau découvert du compte courant			2,436 21
Fonds des pilotes invalides de Montréal :			
5 pour 100 des recettes des pilotes.....$	3,180 76		
Amende de pilote	20 00		
Intérêt sur placements et argent en caisse	2,673 71		
Escompte sur débentures achetées	760 00		
			6,634 47

Outillage du havre, nouvelle sonnette	1,222 44	
		3,567 44
Nouv. drag. à cuiller n° 3, couteaux, câbles métall., etc.		2,726 05
Carrier, Lainé et Cie, Lévis, à compte d'entreprise pour le nouveau dragueur à cuiller n° 3		29,662 50
Carrier, Lainé et Cie, fontes pour grue		609 42
Matériel de lumière électrique, proportion du prix d'achat remboursé par suite de l'annulation du contrat de MM. Craig et fils (voir *contra* pour crédit)		737 26
Compte des cartes, photog. et lithog. d. feuillets 18 et 19 d. cartes du chenal des navires (voir *contra* pour crédit)		195 00
Débent. du havre, série "M", payées...$	231,000 00	
" " "N" "	100,000 00	
		331,000 00
Fonds des pilotes invalides de la cité de Montréal :—		
Pens. aux vieux pilotes et aux veuves..$	4,899 20	
Audit. du fonds p. 1893, frais de port, etc	51 41	
		4,950 61
Dépenses, compte du capital		601,809 05
" " revenu		251,328 40
Dépenses totales		853,137 45
Solde au 31 décembre 1894 :—		
En caisse...$	576 77	
Bal. au crédit du compte des coupons	85 00	
Divers comptes dus	3,814 10	
Valeur des effets en mains	22,550 39	
Escompte sur débent. du havre "H" (à être réduit par 27 crédits annuels de $436.54 par intérêt du havre jusqu'à expiration)	11,786 73	
Escompte sur débent. du havre "J" (à être réduit par 29½ crédits annuels de $489.06 par intérêt du havre jusqu'à expiration)	14,427 50	
	$ 53,240 49	
A DÉDUIRE—Intérêt sur coupons impayés.........$ 602 50		
Au crédit du compte de caisse indéterminé.... 8 08		
Dû au ministère des finances.... 3,800 00		
Dû à Gilbert Bros. Engineering Co.... 1,160 68	$ 5,571 26	
	$ 47,669 23	

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

ETAT des recettes et dépenses de l'année terminée le 31 décembre 1894.—*Fin.*

—	Revenu.	Capital.	—	Revenu.	Capital.
RECETTES—*Fin.*	$ c.	$ c.	DÉPENSES—*Fin.*	$ c.	$ c.
			Solde—Fin.		
			Débentures du havre de Montréal.... $45,000 00		
			Fonds consolidé de la cité de Montréal.... 5,000 00		
			Dépôt à la caisse d'épargne de la cité et du district de Montréal.... 3,056 05		
			$ 53,056 05		
Solde et recettes, compte du capital..........	....	$ 679,306 17		....	$ 100,725 28
Recettes, compte du revenu..........	....	274,556 56			
		$953,862 73	(Y compris $60 en caisse entre les mains des commissaires du havre.)	....	$ 953,862 73

Verifié,

RIDDELL ET COMMON,
Auditeurs.

MONTRÉAL, 9 avril 1895.

MONTRÉAL, 5 avril 1895.

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

MONTRÉAL, 9 avril 1895.

Au Président des Commissaires du havre de Montréal.

CHER MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de faire rapport que nous avons terminé l'audition des livres de votre secrétaire-trésorier pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894, et que le bilan et l'état général des recettes et des dépenses, soumis avec les présentes, et portant notre certificat, sont correctement tirés de ces livres.

En traitant de l'escompte sur les débentures vendues en 1894, dans les livres de la commission et dans l'état ci-dessus mentionné, on a inauguré une méthode différente de celle suivie auparavant. Jusqu'à présent, on avait l'habitude de porter au crédit de l'intérêt du havre le montant de toute prime réalisée sur les débentures vendues, et de porter au débit du même compte tout escompte qu'on aurait pu accorder sur ces débentures. Cependant, comme l'escompte sur les débentures vendues en 1895 s'élevait à une somme considérable, et que les débentures sont à long terme, l'exécutif a cru qu'il ne serait pas juste de porter au débit du revenu de 1894 la forte somme allouée dans le but d'obtenir un taux d'intérêt fixe peu élevé durant les nombreuses années qui devront s'écouler avant l'échéance de ces débentures. On a donc simplement porté au débit de l'intérêt du havre la proportion de cet escompte appliquable aux coupons dont l'échéance est arrivée cette année-là, et le reste de l'escompte a été reporté à des comptes spéciaux, et des proportions de cet intérêt seront portées annuellement au compte de l'intérêt à mesure que les coupons écherront, jusqu'à ce que tout le compte soit éteint.

Ce changement dans la tenue des livres donne lieu à la question de savoir si l'on ne devrait pas à l'avenir pourvoir à l'intérêt accumulé sur les débentures jusqu'au 31 décembre de chaque année, mais payable seulement le 5 janvier suivant. Comme il a déjà été dit, le système suivi jusqu'à présent a été de s'occuper presque exclusivement de l'argent réellement reçu et payé, et des matériaux réellement employés. Si l'on adoptait un changement général du système, il y a encore une ou deux affaires qu'il serait peut-être bon de traiter—telle que la préparation d'inventaires de l'outillage du havre et de dragage, des machines et outils—et l'ajustement annuel avec ces inventaires des différents comptes dans le grand-livre du secrétaire.

Vos obéissants serviteurs,

RIDDELL ET COMMON,
Auditeurs.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 5 avril 1895.

M. ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire des Commissaires du havre de Montréal.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information du conseil des commissaires du havre, le rapport suivant sur les ouvrages faits dans le port de Montréal pendant l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1894:—

NOUVEAUX OUVRAGES.

Les principaux nouveaux ouvrages faits durant l'année ont été: la construction d'une partie d'une longue jetée dans la section 43, à Hochelaga, et le dragage d'une partie d'un bassin contigu; l'enlèvement d'une partie additionnelle de la batture Molson; l'approfondissement et l'agrandissement de certaines parties du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent; le prolongement de la jetée de protection en remontant le courant, et le dragage d'une partie considérable de la batture de l'île pour l'agrandissement des travaux du havre. Les principaux détails sont les suivants:

Sections 4 *à* 10 (*Pointe du Moulin-à-Vent*).—L'approfondissement et l'agrandissement du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent se sont continués pendant tout l'été, les ouvrages étant faits autant que possible en vue de préparer une fondation pour le quai en caisson qui doit être prolongé jusqu'à la tête du bassin, et de donner 22 pieds d'eau à l'eau basse dans la moitié nord-ouest du bassin. Partout où la nature du fond ne permettait pas de travailler économiquement jusqu'à 22 pieds seulement, ou lorsque l'outillage ne pouvait facilement être gardé sur la partie nord-ouest du bassin, on a travaillé à donner au bassin une profondeur uniforme de vingt-huit pieds. L'ouvrage a été fait durant tout l'été par un ou deux dragueurs, aidés après le 11 juillet par un bateau-foret pour percer et faire sauter le roc qui était trop dur pour pouvoir être enlevé par les dragueurs seuls. Quantité draguée durant l'été: roc (y compris le roc pétardé), 67,161 verges cubes; terre, 12,317 verges cubes; total, 79,478 verges cubes; mesurage des chalans ou boîtes, au coût de $31,981.74, dont la moitié a été portée au compte du bassin et le reste au compte des endroits où l'on a envoyé les matières draguées. Coût additionnel pour le forage et le pétardement, $8,644.26.

A la tête du bassin on a reçu durant l'été, gratuitement, environ 13,750 verges cubes de terre provenant d'excavations en ville, et on l'utilisa pour faire des remplissages sur les emplacements des quais futurs.

Sections 25 *à* 27 (*Batture Molson*).—Conformément à un ordre du conseil d'enlever la batture Molson, le dragage a été commencé sur la partie supérieure de cette batture le 12 juillet dernier, et une étendue d'environ 540 pieds de long sur environ 225 pieds de large, entre le quai jusqu'au chenal des navires, a été draguée jusqu'à une profondeur de 30 pieds à l'eau basse, bien qu'on ne l'ait pas éprouvé, pour savoir jusqu'à quel point elle est entièrement libre pour la navigation. Le dragage ainsi fait prolonge l'eau profonde jusqu'à la partie d'amont de la section 27, et offre une libre navigation entre les quais et le chenal des navires sur une longueur de 3,000 pieds à partir de la jetée Victoria en descendant, à l'exception des roches ou autres endroits passés inaperçus qu'on pourrait retrouver par un examen approfondi de toute cette étendue. Dépense en 1894, $6,364.39.

Chenal des navires.—De plus, conformément à un ordre du conseil d'enlever la batture Molson, le dragage a été continué depuis la tête de la batture en descendant le long de son côté extérieur ou sud-est, de manière à former partie de l'agrandissement du chenal des navires dans le courant Sainte-Marie jusqu'à 525 pieds. On a fait environ la moitié de cet agrandissement. Dépense, $9,816.88.

Sections 34 *à* 36.—Quelques endroits peu profonds en face du quai, ont été en partie dragués jusqu'à une profondeur de 27½ pieds à l'eau basse. Dépense, $2,704.28.

Sections 36 *à* 38.—Les nouvelles voies de chemin de fer et les voies conduisant à la tour au charbon, qui étaient en construction dans l'automne de 1893, ont été terminées au commencement de l'été dernier. Dépenses jusqu'à la fin de 1893, $18,200.02 ; en 1894, $8,749.25 ; total, $26,949.27.

Section 42 (*Hochelaga*).—La chaussée sur toute la largeur du quai et sur une longueur de 550 pieds a été macadamisée pour la première fois.

Sections 42 *à* 46.—Les nouvelles voies de chemin de fer posées en 1893, mais non terminées, ont été ballastées et complétées en mai, rendant ainsi les deux voies prêtes au service jusqu'à l'extrémité extérieure de la jetée.

Section 46.—Le remplissage des terrains bas le long des voies a été repris et virtuellement terminé de bonne heure dans l'été. Une chaussée de 20 pieds de large a aussi été faite et macadamisée d'un bout à l'autre. Dépense, $10.311.34.

Sections 43 *et* 44 (*Maisonneuve*).—La construction d'une grande jetée dans la section 43—une de celles comprises dans le projet d'agrandissement du havre de 1888, mesurant 850 pieds sur 180 pieds en caisson ordinaire établi à trente pieds de profondeur à l'eau basse—a été ordonnée par le conseil en 1893, et les contrats pour la fourniture du bois de construction ont été faits dans l'automne de cette année-là. La construction de la jetée et le dragage des bassins de chaque côté ont été commencées à l'ouverture de la navigation en 1894, et vigoureusement poussés jusqu'à la fin. La charpente du côté d'amont, de 735 pieds linéaires, a été calée et construite jusqu'à environ trois pieds au-dessus de l'eau basse, et remplie à l'intérieur et en arrière avec les matériaux dragués. On a eu beaucoup de difficultés pour asseoir le caisson, le fond de la rivière à ce niveau se composant de sable mou qui s'enlevait sur une profondeur de trois à dix pieds lorsqu'il était exposé à l'affouillement du courant lorsqu'on enlevait la couche dure qui le recouvrait. Les fondations de la charpente ainsi affouillées ont été faites en partie en la remplissant avec du roc et du gravier retirés à la Pointe du Moulin-à-Vent et au courant Sainte-Marie, et en partie en construisant la charpente à une plus grande profondeur. Une grande partie de l'emplacement de la charpente pour le côté d'aval de la jetée, et du bassin de ce côté, a été dragué, et les excavations ont servi à remplir la charpente sur le côté nord. Dépenses, dragage et grue, $23,662.29 ; coffrage et autres ouvrages, $49,415.86 ; total, $73,078.15.

Sections 46 *et* 47.—On a fait un peu de dragage dans le bassin à la partie d'aval de la jetée, dans le but immédiat de se procurer du sable pour les chaussées et de manière à servir à l'agrandissement du bassin. Coût, $1,762.72, dont une partie doit être portée au compte des endroits où les matériaux ont été envoyés et le reste au dragage.

Section 26.—La construction de la nouvelle charpente pour remplir le bassin, décrite dans le dernier rapport annuel, et qui n'était pas terminée à la fin de 1893, a été continuée lors de l'ouverture de la navigation, et le tout a été terminé à la fin de mai. Dépenses en 1893, $20,981.65 ; en 1894, $3,597.83 ; total, $24,579.48, y compris l'empierrement du nouveau quai.

AGRANDISSEMENT DU HAVRE ET OUVRAGES DE PROTECTION CONTRE L'INONDATION.

La jetée de garde n'a pas été affectée par la glace et les courants de l'hiver, et sa construction a été reprise à l'ouverture de la navigation. La grue a été mise à flot et placée sur le débarcadère provisoire, et ensuite la grue et le débarcadère ont été élevés au niveau de 125·00 au-dessus du niveau du havre, cette hauteur étant celle originairement fixée comme étant la plus convenable pour former la première assise de la levée en travers du fort courant croisé de la section d'amont. On commença alors la formation de la levée et on la continua tout l'été. Le 1[er] août on atteignit l'extrémité de la levée à niveau bas formée en 1893, et à la fin de la navigation on avait fait une longueur totale de 2,280 pieds à partir des chevalets, virtuellement à la pleine largeur et jusqu'au niveau 125·00, ou 27 pieds au-dessus des eaux basses. La levée, comme les autres parties de la jetée, est entièrement formée par les matériaux de dragage, dont une partie se compose de roc et de cailloux, et une partie de terre, la partie rocheuse, naturellement, est surtout employée à charger la etée contre le courant à mesure que les ouvrages avancent, et à former un revête-

ment en blocaille sur les talus latéraux, tandis que la terre est placée autant que possible au centre de la levée au-dessus du niveau ordinaire de l'eau.

La méthode de construction de la levée et l'outillage employé sont les mêmes que ceux décrits dans le rapport spécial de l'ingénieur en chef en date du 23 juin 1891, et les deux ont parfaitement réussi.

Sur la partie inférieure de la jetée ou celle en aval des chevalets l'ouvrage a été fait durant l'été en remplissant à la grosse certaines parties du côté intérieur ou côté de la ville à la largeur convenable à plusieurs endroits. On employa pour cela en partie les matériaux dragués dans le havre par les dragueurs des commissaires, en partie les matériaux retirés du canal par le dragueur et la grue du gouvernement, et en partie les matériaux provenant des excavations faites dans la ville et charroyés jusqu'au quai et transportés jusqu'à la levée sur les chalans des commissaires. L'ouvrage s'est aussi lentement continué en hiver en élevant la hauteur de la levée au moyen des matériaux tirés des excavations en ville, transportés gratuitement et déposés directement sur le dessus.

Les quantités et les espèces de matériaux placés sur la jetée en 1894, ont été les suivantes:—

	Verges cubes.
Dragués dans le bassin de la Pointe du Moulin-à-vent, sections 5 à 10, argile schisteuse et trapp	67,161
Dragués dans le bassin de la Pointe du Moulin-à-vent, sections 5 à 10, tuf et roches.	5,062
Dragués sur la batture de l'île, entre la jetée de garde et le chenal des navires, roc...	1,223
" " " " ", en grande partie vase très dure avec cailloux de toutes grosseurs	47,096
Dragués dans la batture Molson en aval de la jetée Victoria, et dans le chenal des navires, dans le courant Ste-Marie, sable, gravier et cailloux	58,241
Dragués au mouillage, section 15, vase, etc	1,064
Dragués par le dragueur du gouvernement dans le canal, et déchargés par la grue du canal, terre et argile	17,254
Déposés gratuitement sur les chalands des commissaires, et provenant d'excavations en ville, terre et pierres	18,024
Charroyés gratuitement à la jetée de garde durant l'hiver et provenant d'excavations en ville, terre et pierres	1,396
Total de verges cubes, mesurages de chalands et de boîtes	216,521

La quantité totale déposée sur la jetée depuis le commencement des travaux jusqu'à la fin de 1894, mesurage solide sur place, en dedans des lignes normales des talus, est de 441,903 verges cubes, et la quantité totale qui contiendra la jetée, lorsqu'elle sera terminée, sera de 907,945 verges cubes.

La jetée est donc à peu près terminée, ou plutôt 48⅔ pour 100 de cette jetée était construite à la fin de 1894. Jusqu'à cette époque, en y comprenant les chevalets provisoires et tous les travaux incidents, à l'exception de l'outillage, le coût était de $204,962. Le coût de l'outillage appartenant à la jetée, jusqu'à cette époque, y compris le règlement des contrats, les changements et additions, et tout ce qui a été acheté pour la rendre efficace, a été de $44,214. Supposant que l'outillage n'aurait aucune valeur lors de l'achèvement de la jetée, ce qu'il a coûté devrait proprement être compris dans le coût de la jetée, et comme il y a maintenant 48⅔ pour 100 de la jetée de terminés, cette proportion, égale à $21,519, est maintenant imputable sur ce coût, ce qui porte le coût entier de la jetée, y compris l'outillage, à $226,481, à la fin de 1894.

L'estimation originale du coût de la jetée, achevée, est de $410,000, et 48⅔ pour 100 de cette somme est $199,547, ce qui représente le montant qu'aurait dû coûter la partie déjà achevée. Mais le coût réel est de $226,491, et l'estimation provisoire se trouve donc dépassée de $26,934, ou 13½ pour 100.

Avec toutes les conditions adverses dans le passé, c'est un bon résultat, et nous donne de bonnes raisons d'espérer que la jetée sera achevée moyennant la somme prévue.

Les dépenses en 1894 ont été de $65,481.85, et leur total depuis le commencement des travaux jusqu'à la fin de l'année a été de $204,961.58, à part le coût premier de l'outillage.

Dragage de la batture de l'île. Le dragage de l'espace en dedans de la jetée de garde pour former les nouveaux bassins compris dans les ouvrages d'agrandissement du port, a été fait durant l'été par un dragueur, aidé parfois d'un second, et l'ouvrage a surtout été restreint à l'agrandissement d'un chenal qui a été coupé auparavant entre l'extrémité inférieure du canal et la jetée de garde. Dépenses en 1894, $18,-301.14, dont $16,575.55 pour des matériaux employés sur la jetée de garde et portés au compte de construction de la jetée.

RÉPARATIONS DU HAVRE.

Le coût total pour l'entretien et les réparations pour l'année a été de $75,455.24, et voici le coût durant les années précédentes :

1875	$ 16,499
1876	35,711
1877	26,077
1878	18,974
1879	18,819
1880	17,330
1881	16,159
1882	27,962
1883	35,768
1884	44,869
1885	42,158
1886	64,989
1887	64,984
1888	49,520
1889	51,892
1890	56,380
1891	49,109
1892	72,175
1893	58,644
1894	75,455

Les principales réparations en 1894, ont été les suivantes :

Sections 6 *à* 11 (*Pointe du Moulin-à-vent*).—Le plancher du dessus et des parements ainsi que le couronnement ont été renouvelés et réparés à beaucoup d'endroits. Coût, $1,003.26.

Sections 12 *et* 13.—Les deux voies louées à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique c nadien ont été prolongées et leurs extrémités raccordées afin de faciliter le garage des wagons simples. L'addition totale à la longueur de la voie a été de 230 pieds.

Sections 15 *et* 16.—La moitié inférieure de la face intérieure ou de l'ouest du quai de l'île, se composant d'une très vieille charpente et de pilotis provisoires, a été endommagée et projetée en dehors de la perpendiculaire par le dragage du bassin en avant, dans ces dernières années, mais particulièrement en 1893, et dans l'automne de cette dernière année on a commencé des réparations qui n'ont pas été terminées. A l'ouverture de la navigation en 1894, les réparations ont été reprises et bientôt terminées. Dépenses en 1893, $1,728.47 ; en 1894, $763.71 ; total, $2,492.18.

Un dépôt qui s'était formé en avant des quais du mouillage de la ligne Dominion a été enlevé par le dragueur. Coût, $747.69.

Section 20 (*Jetée Victoria*).—Une partie du côté d'amont de la jetée près de l'extrémité extérieure avait été affouillée graduellement par le courant. Dans la dernière partie de l'été on a fait des réparations en battant une rangée de palplanches en avant de la charpente et en reconstruisant son sommet où il s'était affaissé. De grosses réparations ont aussi été faites sur le sommet de la jetée en général. Coût, $2,254.77.

Section 21.—Le dessus du quai, 25 pieds de long, qui s'était tassé au-dessous du niveau, a été exhaussé et réparé. Coût, $297.75.

Sections 23 *et* 24.—Les quais en charpente, dont la fondation repose dans 20 pieds d'eau, ont été affouillés en plusieurs endroits par le creusage nécessaire des bassins en avant, et ces quais sont protégés par une rangée de palplanches battues en avant du quai.

Dans les sections 23 et 24 une longueur de 1,025 pieds a été ainsi renforcée. Coût $7,192.59.

Sections 30 *et* 31.—Une partie du quai dans 10 pieds d'eau, dans les sections 30 et 31, s'était, dans ces dernières années, considérablement affaissée au-dessous du niveau convenable. La plus mauvaise partie, 357 pieds de long, a été relevée et réparée dans la dernière partie de l'été. Coût, $1,944.59.

Section 32.—Environ 135 pieds linéaires du coffrage du quai, dans 10 pieds d'eau, ont cédé et glissé en dehors le 28 août dernier, pendant qu'ils étaient chargés de sable. L'ancienne charpente a été enlevée et l'emplacement nivelé par dragage, après quoi on a construit une nouvelle charpente pour réparer la brèche. Coût, ouvrage en bois, $3,330 53; dragage et remplissage, $887.77; total, $4,218.30.

Section 33.—La chaussée à la partie inférieure de la rampe du passeur de Longueuil a été pavée en blocs de roc du banc rouge, avec fondation de béton de ciment de Portland, à la place de l'ancien macadam, et le trottoir a été renouvelé en béton et ciment au lieu de l'ancien trottoir en planches. Un drain en tuile a aussi été posé. Coût, $1,109.

De *petites réparations* ont été faites aux ouvrages en bois des quais comme suit:

Un nouveau tablier et des dormants en plusieurs endroits dans les sections 5 à 10 inclusivement. Plancher supérieur renouvelé en plusieurs endroits depuis la section 5 jusqu'à la section 20, et depuis les sections 37 jusqu'à 39 inclusivement. Les planches du parement ont été renouvelée dans bien des endroits des sections 6 à 10, 12 et 13, 18, 20, 29, 38 et 41.

Chaussées.—On a employé 976·73 toises de pierre à macadam pour l'entretien des chaussées comme suit :—

Sections 5 à 11	113·65	toises.
" 13 à 15	101·70	"
" 16 à 19	94·16	"
" 20 à 25	127·10	"
" 26 à 30	91·00	"
" 31 et 32	59·43	"
" 33 à 35	111·66	"
" 36 à 38	155·03	"
" 39 et 40	123·00	"
Total	976·73	"

La pierre à macadam a été obtenue comme suit :—

——	Toises.	Coût par toise.
Extraite de la carrière, charroyée et cassée par les hommes des commiss., à la tâche	1,010	$12 15
Fournie cassée par H. Desjardins, à l'entreprise, à Maisonneuve	200	15 04
Achetée à la prison et charroyée par les hommes des commissaires du havre	420½	16 28
Quantité totale et moyenne du prix	1,630½	$13 57

Le gros de la glace d'hiver est sorti du havre le 8 du mois dernier, laissant de la glace sur les quais comme suit:—

Sections 40 et 41, Hochelaga. Le long du front du quai, environ 400 pieds de long, 20 pieds de large et environ deux pieds d'épaisseur.

Sections 34 à 24. Sur le front du quai, un mille de long, de 20 à 100 pieds de large et de 2 à 5 pieds d'épaisseur.

De la section 24 au canal Lachine, section 12; n'avait qu'une mince couche de glace excepté à l'extrémité extérieure de la jetée Victoria, section 20, qui avait une étendue de 700 pieds par 150, couverte d'une épaisseur d'environ 2½ pieds.

La moitié de la section 10, et les sections 8 et 9, Pointe du Moulin-à-Vent, un quart de mille de long, étaient couvertes de glace sur une largeur de 100 pieds et d'une épaisseur moyenne de cinq pieds. La section 6 était couverte sur une largeur de 500 pieds, 100 pieds de largeur et 5 pieds d'épaisseur.

Des hommes furent mis à l'ouvrage le 9 avril pour enlever la glace, en commençant sur les emplacements des hangars à marchandises et autres endroits dont on avait en premier lieu besoin, et l'ouvrage fut terminé le 27 avril.

Total des dépenses pour l'enlèvement de la glace, $2,561.00.

MATÉRIEL DE DRAGAGE DU HAVRE ET DRAGAGE.

Le matériel de dragage du port en usage en 1894, se composait de six dragueurs à cuiller, six grues flottantes, une grue double sur terre, un bateau pour forer et pétarder, cinq remorqueurs, vingt-cinq chalands à pont plat, une barge à charbon, et un atelier flottant, tel que détaillé dans le tableau ci-joint.

Tous les dragueurs et grues flottantes, les remorqueurs *St. Peter*, *St. Louis* et *Emma Munson*, l'atelier flottant et quelques chalans ont été hivernés en 1893-94 dans le canal Lachine à environ mi-chemin entre le pont Wellington et les écluses Saint-Gabriel. La plupart des autres chalans et la barge au charbon ont passé l'hiver dans les bassins du canal près de là, et le petit remorqueur *M. P. Davis* a passé l'hiver sur la cale sèche de Cantin. La grue sur terre a passé l'hiver à l'île en amont des écluses Saint-Gabriel sur deux chalans.

Toutes les réparations ont été faites par les propres hommes des commissaires, à l'exception de quelques grosses réparations de machines qui ont été faites dans les ateliers du voisinage.

Le dragueur n° 1 a eu son boute-hors renfoncé à plusieurs endroits, le pivot de la plaque tournante a été renouvelé et les godets réparés.

On a réparé les godets du dragueur n° 2.

On a renouvelé le cadre en chêne de la machine du dragueur n° 4, ainsi que les poutres du pont en dessous.

Les nouvelles grues flottantes n°s 4, 5 et 6 ont été acceptées des entrepreneurs des machines et arrangées de manière à fonctionner selon leur destination originale.

On a renouvelé les tubes de la chaudière du remorqueur *St. Peter* et de légères réparations ont été faites à d'autres parties de la chaudière. La coque et la cage des cylindres ont subi de grosses réparations ; le pont de l'arrière et une grande partie des lisses d'appui et des parois ont été réparées, et la cabine sur le pont ainsi que plusieurs autres parties ont été réparées.

Le remorqueur *St. Louis*, qui a été endommagé par le feu en décembre 1893, a été complètement réparé, les frais pour la partie endommagée par l'incendie étaient couverts par l'assurance.

Le remorqueur *Emma Munson* a subi des réparations considérables, un renouvellement à sa machine, de légères réparations à sa chaudière et de petites réparations à sa coque durant l'hiver. Il fut de plus tiré à terre à la Pointe du Moulin-à-Vent pendant l'été et a subi quelques petites réparations à son plancher et à ses défenses et a été calfaté partout.

La flotte des dragueurs a été amenée dans le port de ses quartiers d'hiver dans le canal entre le 23 et le 25 avril, c'est-à-dire aussitôt que le permit l'ouverture du canal.

Les dragueurs n°s 1, 2 et 7 commencèrent les opérations le 30 avril. Le n° 4 et le n° 6 les commençèrent le 1er mai.

Les grues n°s 2 et 3 commencèrent à décharger les chalans le 1er mai, le n° 1 et le n° 4 le 2 mai, le n° 6 le 4, et le n° 5 le 5 mai.

La grue double a été installée sur la jetée de garde le 8 mai, après quoi elle a été hissée à sa hauteur convenable et a commencé à travailler d'un côté le 22 et de l'autre côté le 24 mai.

Le remorqueur *Victor* a commencé les travaux en vertu d'un nolisement, le 17 mai, et a continué jusqu'au 15 juin, lorsqu'il fut remplacé p r le remorqueur *M. E. Hackett*, aussi en vertu d'un nolisement.

Le bateau-foret *Torpedo*, de la "Gilbert Bros. Engineering Company", a été nolisé et a commencé les travaux le 11 juillet.

Un grand dragueur à cuiller n° 3, semblable au n° 1 et au n° 2, a été commandé à MM. Carrier, Lainé et Cie de Lévis, en juin dernier, a été construit par cette maison, et était prêt aux travaux d'essais dans le port de Montréal le 10 novembre.

Tout le matériel a travaillé pendant toute la saison de navigation, excepté le petit remorqueur *M. P. Davis*, qui n'a pas été employé entre le 27 juin et le 30 juillet; la grue n° 1 qui n'a pas servi après le 3 octobre, et la grue n° 2 qui n'a pas été employée du 22 juin au 20 septembre. Le dragueur n° 2 a été prêté au gouvernement pendant 13 jours en juin pour des travaux de dragage à Québec.

Tous les dragueurs, excepté le n° 1, et toutes les grues, excepté le n° 4, ont cessé les travaux de la saison le 19 novembre. Le dragueur n° 1 et la grue n° 4 ont été tenus à l'ouvrage jusqu'au 24 novembre, afin de mettre autant de matériaux que possible sur la nouvelle jetée à Hochelaga.

Les navires des commissaires du havre ont été envoyés à la fermeture de la navigation dans le canal Lachine pour l'hiver, et le bateau-foret et le remorqueur qui avaient été nolisés ont été remis à leurs propriétaires respectifs.

Le nombre de jours de travail des dragueurs, en comptant chaque jour, excepté les dimanches, et le temps pendant que le n° 2 a passé à Québec, depuis le commencement jusqu'à la fin de la saison a été: Pour le n° 1, 182 jours; pour le n° 2, 162½ jours; pour le n° 3 (le nouveau dragueur), 8 jours; pour le n° 4, 175½ jours; pour le n° 6, 174, et pour le n° 7, 175¾ jours.

Le nombre de jours que le bateau-foret nolisé a travaillé, a été de 112 jours.

Les dragueurs ont travaillé de jour seulement, au taux nominal de 10 heures par jour. Cela leur donne, pour les 252½ jours réunis des trois grands dragueurs (y compris l'ouvrage du nouveau n° 3), un total de 3,525 heures de service nominal; mais le temps réel de travail, après avoir déduit celui occupé pour les réparations, changement de position, détention par les navires, attendre les chalans, et pour toutes autres causes, a été réduit à 2,450½ heures, ou une moyenne de 69·52 pour 100 des heures nominales de service. Les trois dragueurs plus petits ont fait un service total de 525½ jours. Le total réuni de leur temps a été de 5,252½ heures, et leur temps réel de travail a été de 4,394¾ heures, ou une moyenne de 83·67 pour 100 du temps nominal de service. Le total des dépenses d'exploitation de la flotte entière, excepté le bateau-foret, a été de $98,857.63, et cela, comme d'habitude, représente le coût total d'exploitation de l'outillage et des machines, les réparations, le gréement, le combustible, les gages, les salaires, les frais d'administration, l'assurance, et toutes les autres dépenses, excepté l'intérêt sur le capital et la dépréciation de l'outillage. Ce chiffre comprend aussi les frais de dépôt par les grues flottantes de 19,220 verges cubes de matériaux reçus dans des chalans des excavations de la ville.

Les frais d'entretien et d'exploitation des trois grands dragueurs avec leur proportion pour l'entretien et l'exploitation des remorqueurs et des chalans ont été de $37,470.06, ou une moyenne de $106.30 par jour chacun, et les mêmes frais pour les trois petits dragueurs ont été de $34,084.41, ou une moyenne de $64.89 par jour chacun.

Les frais d'entretien et d'exploitation des six grues flottantes ont été de $27.303.16.

Voici un état comparatif des frais et des quantités draguées en 1894 et les années précédentes :

Années.	Verges cubes draguées.	Coût total.	Coût par verge cube.	Observations.
		$	cts.	
1875............	151,719	68,979	45	
1876............	156,082	55,462	35·50	
1877............	173,499	45,103	26	
1878............	211,731	48,748	23	
1879............	189,609	41,006	21·63	
1880............	186,430	46,914	25·16	
1881............	170,764	54,128	31·69	
1882............	187,339	53,598	28·60	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
	9,429	13,254	$1.40·60	Dragueurs à godets.
	196,768	66,852	33·96	Totaux et moyenne.
1883............	36,358	17,956	49·38	Dragueurs à cuiller et arrache-pierre.
	6,990	19,385	$2.77·30	Dragueur à godets, enlever le roc et les cailloux et nettoyage.
	43,348	37,341	86·14	Totaux et moyenne.
1884............	125,648	49,468	39·37	Dragueur a cuiller et arrache-pierre.
1885............	69,494	28,563	41·10	" " "
1886............	57,728	25,772	44	" " "
1887............	36,993	23,259	62	" " "
1888............	73,150	36,690	50·16	" " "
	2,077	1,333	64·18	Dragueur à godets.
	75,227	38,023	50·54	Totaux et moyenne.
1889............	205,283	54,574	26·58	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
	9,420	2,996	31·80	Dragueur à godets.
	214,703	57,570	26·81	Totaux et moyenne.
1890............	186,670	53,674	28.60	Dragueur à cuiller et arrache-pierre.
1891............	259,267	49,571	19·12	Dragueurs à cuiller.
	43,290	14,232	32·87	Dragueur à godets.
	302,557	63,803	21·08	Totaux et moyenne.
1892............	361,947	93,595	25·58	Dragueurs à cuiller.
1893............	235,280	93,050	39·55	" "
1894............	312,430	98,858	31·64	" "

Le coût et la nature des dragages faits dans les différentes parties du havre l'an dernier ont été comme suit : Toutes les quantités sont mesurées en chalan ou en boîte, et les frais comprennent le service des remorqueurs et des chalans. Le coût de la partie manipulée par les grues flottantes est également donné.

Sections 5 *à* 10 (*Bassin de la Pointe du Moulin-à-vent*).—Les matériaux dragués étaient de nature très variée, comprenant des roches détachées et des dépôts au mouillage des navires, du tuf dur et des cailloux, et de l'argile schisteuse d'Utica compacte et du trapp. Par places le tuf couvrait l'argile schisteuse et les deux ont été enlevés ensemble, l'argile schisteuse et le trapp était à bien des endroits mélangés en proportions variant de presque tout argile à presque tout trapp; ce dernier principalement dans des poches et en une couche de 3 pieds à $3\frac{1}{2}$ pieds d'épaisseur. L'ouvrage dans le roc présentait aussi ces variétés en ce qu'une partie avait été pétardée avec plus ou moins de succès, et alors on avait de l'argile schisteuse

bien brisée et à d'autres endroits d'épaisses couches de trapp simplement craquées et non déplacées. Le dragage a aussi été fait par des dragueurs différents, les matières molles et les roches détachées étant naturellement enlevées par les petits dragueurs, et l'enlèvement du roc solide ou imparfaitement pétardé étant assignés aux gros dragueurs.

Il est impossible dans de semblables conditions de classifier le dragage autrement qu'en roc et terre et de donner le coût de chacun tel que fait par les différents dragueurs. Voici les résultats généraux :—

Argile schisteuse et trapp; non pétardé, 30 à 35 pieds de profondeur jusqu'au fond de la tranchée; gros dragueur n° 1, 28,646 verges cubes; coût, 20·6 centins par verge mesurée dans les boîtes.

Trapp, la plupart en couches épaisses, et argile schisteuse; environ 20 pour 100 pétardé et le reste solide; 28 à 35 pieds de profondeur; gros dragueur n° 2, 37,244 verges cubes, coût 34·5 centins par verge cube.

Tuf dur, gravier et roches, 28 à 33 pieds de profondeur; gros dragueur n° 1, quantité, 3,000 verges cubes; coût, 21·3 centins parverge cube.

Tuf dur, argile et roches, 28 à 33 pieds de profondeur; gros dragueur n° 2, quantité, 2,772 verges cubes; coût, 32·4 centins par verge cube.

Argile et roches, nettoyage du fond, 25 à 30 pieds de profondeur; petit dragueur n° 6; quantité draguée, 188 verges cubes; coût, $1.03½ par verge cube.

Roc détaché et pétardé; 28 à 30 pieds de profondeur; petit dragueur n° 7, quantité, 1,271 verges cubes; coût, 66⅓ centins par verge cube.

Tuf dur, argile et roches; de 15 à 30 pieds de profondeur; petit dragueur n° 7; quantité, 6,357 verges cubes; coût, 66·1 centins par verge cube.

Quantité totale de roc draguée, 67,161 verges cubes; terre, 12,317 verges cubes; total, 79,478 verges cubes. Sur cette quantité 676 verges cubes ont été enlevées à la pelle de dessus les chalans, et les 78,802 verges restant ont été déchargées par les grues flottantes au coût de 8⅙ centins par verge cube.

Sections 15 et 16. Enlèvement des dépôts au mouillage de la ligne Dominion; vase molle, 30 pieds de profondeur; petit dragueur n° 4; quantité, 1,372 verges cubes; coût, 46⅓ centins par verge cube.

Section 26. Enlèvement des dépôts et de petites buttes au mouillage des navires; vase et sable; 30 pieds de profondeur; gros dragueur n° 2; quantité, 1,525 verges cubes; coût, 47⅔ centins par verge cube. Sur cette quantité 357 verges ont été enlevées à la pelle de dessus les chalans, et le reste, 1,168 verges, a été déchargé par les grues flottantes au prix de 8⅙ centins par verge.

Section 32. Dragué le vieux quai et former la fondation du nouveau; sable et roches, 10 à 12 pieds de profondeur; petit dragueur n° 7; quantité, 2,633 verges cubes; prix 23·6 centins par verge cube. Tout déchargé par les grues flottantes au prix additionnel de 8⅙ centins par verge cube.

Sections 34 à 36. Enlèvement des hauts-fonds; légère tranchée, gravier et roches; petit dr gueur n° 6; quantité, 8,414 verges cubes; prix 18·7 par verge. Gros dragueur n° 1; quantité, 1,804 verges cubes; prix, 16½ centins par verge. Tout déchargé par les grues flottantes au prix additionnel de 8⅙ centins par verge cube.

Sections 43 et 44. Nouveau quai et bassin à Maisonneuve; sable fin et dur à sable gros et détaché avec cailloux; gros dragueur n° 1; 30 pieds de profondeur; quantité, 2,325 verges cubes; prix 16·9 centins par verge.

Gros dragueur n° 2; former les fondations de la charpente; 30 à 35 pieds de profondeur; quantité, 15,675 verges cubes; coût, 18·6 cents par verge. Petit dragueur n° 4; dragage du bassin, 27 à 30 pieds de profondeur; 6,750 verges cubes; coût, 27·2 centins par verge.

Petit dragueur n° 6; dragage du bassin; 26 à 30 pieds de profondeur; quantité, 42,054 verges cubes; coût, 15·6 centins par verge.

Petit dragueur n° 7; dragage du bassin, de 10 à 13 pieds de profondeur; 25,583 verges cubes; coût, 17¼ centins par verge. Quantité totale draguée aux sections 43 et 44, 92,387 verges cubes. Tout enlevé par les grues flottantes au prix additionnel de 8⅙ centins par verge cube.

Sections 46 et 47. Petit dragueur n° 6; dragage du bassin; sable; quantité, 7,275 verges cubes; prix, 16 centins par verge. Toute cette quantité a été déchargée par les grues flottantes au prix additionnel de 8¼ centins par verge.

Sections 25 à 27, *Batture Molson.* Gravier et roches; 30 à 32 pieds de profondeur; très forts courant; gros dragueur n° 1; quantité, 26,649 verges cubes; prix, 12 centins par verge.

Gros dragueur n° 2, 1,764 verges cubes; prix, 17¾ centins par verge cube. Tout déchargé par les grues flottantes au prix additionnel de 8⅙ centins par verge cube.

Chenal des navires dans le courant Sainte-Marie. Gravier et roches; 30 pieds de profondeur; très fort courant; gros dragueur n° 1; quantité, 35,780 verges cubes; prix, 19¼ cents par verge. Tout déchargé par les grues flottantes au prix additionnel de 8⅙ centins par verge cube.

Batture de l'Ile. Sable, gravier et roches; dragage à 30 pieds de profondeur; gros dragueur n° 1; 2,278 verges cubes; prix, 25·9 cents par verge cube.

Roc; 30 pieds de profondeur; nouveau dragueur n° 3; 1,223 verges; prix, $1,06½ par verge cube.

Vase et roches, 22 à 25 pieds de profondeur; petit dragueur n° 4; 39,769 verges cubes; prix, 24·9 cents par verge. Petit dragueur n° 6; 8,392 verges; prix, 21·5 cents par verge. Petit dragueur n° 7; 1,687 verges cubes; prix, 19·3 cents par verge cube. Total, vase et roches, 52,126 verges cubes.

Toutes les matières draguées à la batture de l'Ile ont été déchargées par les grues flottantes au prix additionnel de 8⅙ cents par verge cube.

Pétardement de roc. Le bateau-fort nolisé, ayant quatre forets à vapeur, a travaillé aux frais des commissaires, mais sous la direction de ses propriétaires. Les résultats ont été les suivants :

Nolisement, 11 juillet au 19 novembre—jours de travail....................	112
Heures de travail par jour....................	12 heures.
Nombre de trous forés et pétardés....................	1,203 trous.
Profondeur moyenne de chaque trou....................	8¼ pieds.
Quantité totale de roc foré et pétardé, mesurage solide et jusqu'à 6 pouces au-dessous du fond fini....................	7,442 verges.
Prix par verge cube mesurée solide....................	$1.16

Ci-joint se trouvent des tables donnant de plus amples détails sur le matériel de dragage et l'ouvrage fait.

Votre respectueux, etc.,

JOHN KENNEDY.

Ingénieur en chef.

OUTILLAGE des commissaires du havre employé dans le havre de Montréal.

Description du bâtiment.	COQUE. Lon-gueur.	Lar-geur.	Profon-deur.	Quand cons-truite.	MACHINES. Genre de machine	Nombre de cylin-dres.	Dia. des cylin-dres.	Long. du coup.	Pression de la vapeur.	Capacité du seau.	Profon. où le drag. peut travailler.	Observations.
DRAGUEURS.	pds pcs. A l'ext.	pds pcs. bau.	pds pcs. A l'ext.				pouces.	pouces.				
Drague à cuiller, drôme n° 1..	90·0	36·0	9·6	1890-1	Horizontale,	2	16	18	110	115	40	Coque en bois.
" " " n° 2..	90·0	36·0	10·3	1892		2	16	18	125	115	40	
" " " n° 3..	90·0	36·0	10·3	1894	sans	2	·16	18	125	115	40	
" " " n° 4..	77 3	27·0	6·6	1872		1	14	16	85	70	33	Reconst. et changé, '90.
" " " n° 6 .	77·0	27·0	7·6	1874		1	14	16	90	70	35	" " '92.
" " grue.......n° 7..	77·3	27·0	7·0	1874	condensation.	1	14	16	90	40	32	Reconstruit en '89.
GRUES.												
Grue à coquille n° 1.....	56 8	23·9	5·9	....	Horizontale,	1	8	12	90	......	......	Coque en bois.
" " n° 2...............	57·0	23·6	5·9	1872		2	7	12	90	......	......	" "
" " n° 3...............	61·9	24·0	5·9	1875	sans	1	10	12	90	......	......	" "
" " n° 4...............	75·0	26·10	7·6	1892		2	12	14	110	......	......	" "
" " n° 5.	75 0	26·10	7·6	1892	condensation.	2	12	14	110	......	......	" "
" " n° 6...............	75·0	26·10	7·6	1892		2	12	14	110	......	......	" "
82 2 grues......	42·0	40·0	....	1892-3	....	2	12	14	110	......	......	Charpente en bois.
						2	12	14	110			
REMORQUEURS.			Cale.									
Remorqueur *St. Louis*............	67·0	15·0	8·7	1875		1	16	20	85	......	......	Reconstruit en 1891.
" *St. Peter*.	71 6	16·6	8·6	1875	Verticale sans condensation.	1	20	22	95	......	......	" "
" *Emma Munson*........	67·6	12·1	6·8	1873		1	18	20	85	......	......	Coque en bois.
" *M. P. Davis*..........	40·5	10·7	5·3	1879		1	10	12	95	......	......	" "
BARGES.			A l'ext.									
Boutique flottante (mte-charge n° 3)	135·0	29·0	10·0	....	....	......	......	......	......	......	......	
Barge à charbon (ascenseur n° 10)..	135·0	29·0	10·0	1874	....	......	......	......	......	......	......	
CHALANS.					Capacité.							
1 chalan de sondages n° 2.......	70·6	18·0	5·0	....	45 vgs cubes.	......	......	......	......	......	......	En bois.
1 chalan à fond plat n° 6.......	70 5	18 0	5·0	1873	45 "	......	......	......	......	......	......	"
1 " " n° 11.......	70·0	18·3	5·1	1874	45 "	......	......	......	......	......	......	"
1 " " n° 14... ...	69·5	18·4	5·0	1875	45 "	......	......	......	......	......	......	"
1 " " n° 15.......	70·4	18·2	5·0	1875	45 "	......	......	......	......	......	......	"
1 " " n° 16.......	70·4	18·3	5·6	1875	45 "	......	......	......	......	......	......	"
1 " " n° 17.......	75·0	20·2	6·0	1876	67½ "	......	......	......	......	......	......	"
1 " " n° 18.......	75·4	20·4	6·3	1876	67½ "	......	......	......	......	......	......	"
1 " " n° 19.......	75·6	20·3	6·5	1878	67½ "	......	......	......	......	......	......	"
1 " " n° 20......	75·6	20·3	6·3	1878	67½ "	......	......	......	......	......	......	"
2 " " nos 21 et 22......	85·0	25·0	7·5	1891	150 "	......	......	......	......	......	......	"
2 " " nos 23 et 23.,....	85·0	25·0	6·9	1891	150 "	......	......	......	......	......	......	"
5 " " nos 25 à 30......	85·0	25·0	6·9	1892	150 "	......	......	......	......	......	......	"
6 " " nos 31 à 35......	85·0	25·0	6·9	1893	150 "	......	......	......	......	......	......	"

ÉTAT détaillé du coût des bâtiments employés au dragage du havre en 1894.

Bâtiment.	Combustible	Gages.	Réparations et entretien de l'outillage	Proportion des salaires des contre-maîtres et de l'équipe.	Coût total.	Service de chalans.	Service de remorqueurs.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dragues à cuiller.							
N° 1	1,342 20	3,099 42	7,071 36	688 97	12,201 95	507 60	5,211 76
N° 2	1,014 04	2,859 38	8,524 69	741 94	13,140 05	453 22	4,653 35
N° 3	180 50	418 68	392 23	59 32	1,050 73	22 32	229 08
N° 4	649 78	2,860 50	2,979 92	388 40	6,878 60	489 47	5,025 62
N° 6	682 59	2,814 87	1,998 25	328 87	5,824 58	485 28	4,982 68
N° 7	459 43	2,806 60	1,333 90	275 30	4,875 23	490 17	5,032 78
						Rem. jrs.	Coût p. j.
Remorqueurs—							
St. Peter	2,070 74	1,995 79	2,943 40	419 51	7,429 44	191	38 90
St. Louis	1,352 05	1,749 04	867 17	237 52	4,205 78	186	22 61
Emma Munson.	1,394 70	1,765 73	1,636 41	287 19	5,084 03	192	26 43
M. P. Davis....	357 71	1,419 65	283 70	123 32	2,184 38	183	11 94
M. E. Hackett..	1,089 52	1,195 48	2,282 06	273 30	4,840 36	137	35 33
Victor	118 13	96 89	488 69	42 12	745 83	26	28 69
Divers remorq...	....	....	609 00	36 45	645 45	....	
Service de chalans	....	....	2,309 88	138 18	2,448 06	....	
Totaux	10,711 39	23,082 03	33,720 66	4,040 39	71,554 47	....	25,135 27

ÉTAT indiquant coût du dragage par les différents dragueurs employés en 1894.

Navire.	Coût total de dragueurs et entretien.	Nombre de jours de travail.	Coût par jour de travail des dragueurs.	Nombre de verges cubes draguées.	Coût par verge cube.	Coût additionnel p. déchargement par grues.	Observations
	$ c.		$ c.		$ c.	Coût p. j.	
Dragueur n° 1....	17,921 31	182	98 $46\frac{9}{17}$	100,482	$17\frac{7}{10}$	$8\frac{1}{6}$	Pour description du matériel, *voir* état détaillé et rapport.
" 2....	18,246 62	$162\frac{1}{2}$	112 $28\frac{7}{10}$	58,980	$39\frac{9}{10}$	$8\frac{1}{6}$	
" 3....	1,302 13	8	162 $76\frac{6}{10}$	1,223	1 $06\frac{5}{10}$	$8\frac{1}{6}$	
" 4....	12,393 69	$175\frac{1}{2}$	70 $61\frac{9}{10}$	47,891	$25\frac{19}{0}$	$8\frac{1}{6}$	
" 6....	11,292 54	174	64 90	66,323	17	$8\frac{1}{6}$	
" 7....	10,398 18	$175\frac{3}{4}$	59 $16\frac{5}{10}$	37,531	$27\frac{7}{10}$	$8\frac{1}{6}$	
Totaux......	71,554 47	$877\frac{3}{4}$	81 $52\frac{3}{10}$	312,430	$22\frac{9}{10}$	$8\frac{1}{6}$	

NOTE—Les remorqueurs *M. E. Hackett* et *Victor* sont tous deux des bateaux nolisés, et le coût nolisement est compris dans les frais d'entretien, etc.

DRAGAGE DU HAVRE.

RÉSUMÉ de l'ouvrage fait par chaque dragueur pour le havre de Montréal en 1894.

N° du dragueur.	Endroits où le dragage a été fait.	Temps de service.		Quantités draguées, verges cubes.			Nature du sol.
		Jours.	Total.	Roc.	Terre.	Totaux.	
N° 1..	Sect. 5 à 10, pte d. Moul.-à-Vent	60	......	28,646	....	....	Argile schisteuse et trapp.
	" "	6½	......	....	3,000	....	Tuf, gravier et roches.
	Sections 34 à 36, hauts-fonds..	3	......	....	1,804	....	Gravier et roches.
	Sections 43 à 44, Maisonneuve........	4	......	....	2,325	....	Sable avec cailloux.
	Sections 25 à 27, batture Molson........	32½	... .	....	26,649	....	Gravier et roches.
	Chenal des navires dans le courant Sainte-Marie..........	70	......	....	35,780	....	" "
	Batture de l'Ile..............	6	......	....	2,278	....	Sable, gravier et roches.
			182			100,482	
N° 2..	Sect. 5 à 10, pte d. Moul.-à-Vent	114½	......	37,244	....	....	Argile schisteuse et trapp.
	" "	8	.....	....	2,772	....	Tuf, glaise et roche.
	Section 26, mouillage d. navires	6½	......	....	1,525	....	Vase et sable.
	Sections 43 et 44, Maisonneuve........	26	......	....	15,675	....	Sable avec cailloux.
	Sections 25 et 26, batture Molson........	7½	......	....	1,764	....	Gravier et roches.
			162½			58,980	
N° 3..	Batture de l'Ile..............	8	......	1,223	....	....	Roc.
			8			1,223	
N° 4..	Sections 15 et 16, ligne Dominion........	9	......	....	1,372	....	Vase et dépôts.
	Sections 43 et 44, Maisonneuve........	26	......	....	6,750	....	Sable avec cailloux.
	Batture de l'Ile..............	140½	......	....	39,769	....	Vase et roches.
			175½			47,891	
N° 6..	Sect. 5 à 10, pte d. Moul.-à-Vent	3	......	....	188	....	Roches et glaise.
	Sections 34 à 36, hauts-fonds..	24¼	......	....	8,414	....	Gravier et roches.
	Sections 43 et 44, Maisonneuve........	101	......	....	42,054	....	Sable avec cailloux.
	Sections 46 et 47, Maisonneuve........	18½	......	....	7,275	....	Sable.
	Batture de l'Ile..............	27¼	......	....	8,392	....	Vase et roches.
			174			66,323	
N° 7..	Sect. 5 à 10, pte d. Moul.-à-Vent	71	......	....	6,357	....	Tuf, glaise et roches.
	" "	14¼	......	1,271	....	....	Roc détaché et pétardé.
	Sect. 32, dragage au vieux quai	10½	......	....	2,633	....	Sable et roches.
	Sections 43 et 44, Maisonneuve........	74½	......	....	25,583	....	Sable.
	Batture de l'Ile..............	5½	......	....	1,687	....	Vase et roches.
			175¾			37,531	
	Totaux..................		877¾	68,384	244,046	312,430	

DRAGAGE DANS LE HAVRE.

ÉTAT indiquant le nombre de jours de travail de chaque dragueur et la quantité draguée à chaque endroit dans le port, en 1894.

Endroits où les dragages ont été faits.	N° du dragueur.	Temps de service.		Quantités draguées, verges cubes.			Nature du sol.
		Jours.	Total.	Roc.	Terre.	Totaux.	
Sect. 5 à 10, pte du Moul. à V.	N° 1..	60		28,646			Argile schisteuse et trapp.
		6½			3,000		Tuf, gravier et roches.
			66½			31,646	
" "	N° 2..	114½		37,244			Argile schisteuse et trapp.
		8			2,772		Tuf, argile et roches.
			122½			40,016	
" "	N° 6..	3			188		Argile et roches.
			3			188	
" "	N° 7..	14¼		1,271			Roc détaché et pétardé.
		71			6,357		Tuf, argile et pierre.
			85¼			7,628	
Totaux			277¼	67,161	12,317	79,478	
Sections 15 et 16, ligne Dominion	N° 4..	9			1,372		Vase et dépôt.
			9			1,372	
Section 26, mouillage des nav.	N° 2..	6½			1,525		Vase et sable.
			6½			1,525	
Section 32, drag. au vieux quai	N° 7..	10½			2,633		Sable et roches.
			10½			2,633	
Sections 34 à 36, hauts-fonds..	N° 1..	3			1,804		Gravier et roches.
" "	N° 6..	24¼			8,414		" "
			27¼			10,218	
Sections 43 et 44, Maisonneuve	N° 1..	4			2,325		Sable avec cailloux.
" "	N° 2..	26			15,675		" "
" "	N° 4..	26			6,750		" "
" "	N° 6..	101			42,054		" "
" "	N° 7..	74½			25,583		" "
			231½			92,387	
Sections 46 et 47, Maisonneuve	N° 6..	18½			7,275		Sable.
			18½			7,275	
Sections 25 à 27, batture Molson	N° 1..	32½			26,649		Gravier et roches.
" "	N° 2..	7½			1,764		" "
			40			28,413	
Chenal des navires dans le courant Sainte-Marie.	N° 1..	70			35,780		Gravier et roches.
			70			35,780	
Batture de l'île	N° 1..	6			2,278		Sable, gravier et roches.
"	N° 3..	8		1,223			Roc.
"	N° 4..	140½			39,769		Vase et roches.
"	N° 6..	27¼			8,392		" "
"	N° 7..	5½			1,687		" "
			187¼			53,349	
Totaux			877¾	68,384	244,046	312,430	
Dragage à Québec (aux frais du gouvernement)	N° 2..		13		6,960	6,960	Sable.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 17 janvier 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie du rapport du maître du havre de Montréal sur la température en 1894, qui est toujours annexé à son rapport annuel qui vous a été transmis la semaine dernière. Relativement à ce rapport, j'ai découvert hier une légère erreur dans les chiffres indiquant le tonnage des navires de l'intérieur, que je vous serais reconnaissant de corriger dans la copie que je vous ai envoyée hier. Voici cette correction : La diminution dans le tonnage des navires de l'intérieur aurait dû être 173,791 tonneaux, au lieu de 73,791, ce qui fera une diminution de 228,659 tonneaux dans le tonnage des navires de toutes sortes, au lieu de 128,659. Vous trouverez ces chiffres dans les quatre dernières lignes de la première page.

Je vous ai envoyé le 15 du courant le rapport sur la caisse des marins malades, et j'espère vous envoyer le rapport concernant le district de pilotage de Montréal dans une journée ou deux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

M. JOHN HARDIE,
Sous-ministre intérimaire de la marine et des pêcheries, Ottawa.

RAPPORT DU MAITRE DU HAVRE DU PORT DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE 1894.

A M. ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire des commissaires du havre de Montréal.

CHER MONSIEUR,—Pour l'information du conseil des commissaires du havre de Montréal, j'ai l'honneur de vous soumettre ce qui suit comme mon rapport annuel pour l'année 1894, avec des états comparatifs indiquant le nombre, le tonnage, la classification, la nationalité, le plus grand nombre de navires dans le port à la fois, le nombre et le tonnage des navires océaniques consignés à différents agents, avec des états indiquant le nombre et le tonnage des navires de l'intérieur, et le plus grand nombre dans le port à la fois durant les dix dernières années.

Sept cent trente-quatre navires océaniques sont arrivés dans le port durant la saison, d'un tonnage total de 1,096,909 tonnes. Sur ce nombre, six cent soixante et dix étaient construits en fer, d'un tonnage total de 1,077,876 tonneaux, et soixante et quatre en bois, d'un tonnage total de 19,033 tonneaux, indiquant une diminution dans le tonnage océanique de 54,868 tonneaux sur l'an dernier. Des navires de l'intérieur, il est arrivé dans le port 4,666 navires, d'un tonnage total de 979,809 tonneaux, accusant une diminution de 578 navires et de 173,791 tonneaux, et un total de 5,400 navires de toutes classes et 2,076,718 tonneaux, soit une diminution de 228,659 tonneaux dans le tonnage des navires de toutes sortes.

Quelques-unes des principales importations ont été comme suit :

EXPORTATIONS.

Bois de construction.—Il a été expédié durant la saison, bois carré et débité, au Royaume-Uni et aux ports du continent, 177,405,425 pieds mesure de planche ; et à

la rivière Plate 10,466,000 pieds mesure de planche; formant un grand total de 187,871,425 pieds, et une augmentation de 49,158,629 pieds sur l'année précédente.

Phosphate.—Il a été expédié 1,034 tonnes, accusant une diminution de 3,098 tonnes comparées à 1893.

Grain.—Il a été expédié 5,392,125 boisseaux de blé; 2,035,070 de maïs; 1,189,414 de pois; 87,113 d'avoine; 52 d'orge; 48,811 de seigle; formant un total de 8,746,485 boisseaux, et une diminution de 12,977,909 boisseaux comparés à 1893.

Farine.—On a expédié 896,536 barils, soit une augmentation de 361,664 barils sur l'an dernier.

Fromage.—On a expédié 1,695,292 boîtes, accusant une augmentation de 59,484 boîtes sur l'an dernier.

Beurre.—On a expédié 36,660 colis, soit une diminution de 34,083 colis sur l'an dernier.

Pommes.—On a expédié 273,496 barils, soit une augmentation de 211,570 sur l'an dernier.

Bêtes à cornes.—L'exportation a été de 87,604 têtes, soit une augmentation de 4,600 têtes sur l'an dernier.

Moutons.—On a expédié 130,663 têtes, soit une augmentation de 127,014 têtes sur l'an dernier.

Chevaux.—L'exportation a été de 5,579 chevaux, soit une augmentation de 3,927 sur l'an dernier.

Foin.—Durant la saison on a exporté 22,212 tonnes, soit une diminution de 45,653 tonnes sur l'an dernier.

IMPORTATIONS.

Houille.—Nous avons reçu de la Grande-Bretagne, 21,154 tonnes; des Etats-Unis, 208,267 tonnes, ou une diminution de 18,097 tonnes; formant un total de 229,421 tonnes; des provinces maritimes 733,338 tonnes, soit une augmentation de 46,338 tonnes, et un grand total de 961,759 tonnes; et une augmentation sur l'an dernier de 17,601 tonnes. Sur cette quantité de houille, 749,719 tonnes ont été déchargées dans le port et 212,040 tonnes sur le canal.

Ciment.—Nous avons reçu 142,372 barils, soit une diminution de 3,968 barils sur l'an dernier.

Ferraille.—Nous avons reçu 18,677 tonnes, soit une diminution de 6,341 tonnes sur l'an dernier.

AMÉLIORATIONS DANS LE PORT.

Les quais et les chemins ont été en très bon état durant la saison. Le nouveau quai, section 26, a été terminé de bonne heure au printemps, et a donné un nouveau mouillage pour les steamers océaniques, ce qui a été très avantageux. La construction du nouveau quai à Hochelaga est très avancée, et j'espère qu'il sera terminé l'automne prochain. Je regrette que les progrès à la Pointe du Moulin-à-Vent aient été si lents, à cause de la dûreté du roc; il faut le pétarder. J'ai confiance qu'une bonne partie du nouveau quai à cet endroit sera construite, c'est très important. La saison dernière la *Dominion Coal Co.* a été forcée de décharger 25,000 tonnes de charbon sur le canal, n'ayant pas de place à la Pointe du Moulin-à-Vent. Le prolongement des voies de chemin de fer sur les quais jusqu'à Maisonneuve, section 46, offre de grandes facilités au Grand-Tronc et au Pacifique canadien, pour leurs affaires dans le port. Les voies sont toutes terminées à Hochelaga pour l'usage de la *Dominion Coal Co.* On m'informe que les tours à charbon qu'elle emploie pour décharger ses steamers de houille réussissent parfaitement.

Respectueusement à vous,

THOMAS HOWARD,
Maître du havre.

PORT DE MONTRÉAL.

NOMBRE et tonnage des navires de long cours consignés aux marchands ci-dessous mentionnés, pendant la saison de 1894.

Numéro	Noms.	A vapeur.	Tonnage.	A voiles.	Tonnage.	Total, navires.	Total, tonnage.
1	Kingman, Brown et Cie	222	236,596	.....	.....	222	236,596
2	H. et A. Allan	78	197,837	....	.....	78	197,837
3	R. Reford et Cie	72	144,977	.....	.....	72	144,977
4	D. Torrance et Cie	54	133,361	.....	.....	54	133,361
5	McLean, Kennedy et Cie	46	71,709	1	1,488	47	73,197
6	H. E. Murray	24	59,554	.....	.....	24	59,554
7	Carbray, Routh et Cie	42	45,829	.....	.....	42	45,829
8	Wm. Johnstone et Cie	17	39,953	.....	.....	17	39,953
9	Harling, Ronald et Cie	17	36,844	2	1,577	19	38,421
10	Jas. Thom	20	37,868	.....	.....	20	37,868
11	Cie Houillière Intercoloniale	25	25,650	.....	.....	25	25,650
12	Hy. Dobell et Cie	12	12,566	1	825	13	13,391
13	J. G. Brock	31	10,460	10	793	41	11,253
14	Gouvernement impérial	5	9,975	.....	.....	5	9,975
15	Anderson, McKenzie et Cie	2	1,270	12	7,501	14	8,771
16	Munderloh et Cie	5	8,095	.....	.....	5	8,095
17	J. Hope et Cie	2	3,563	.....	.....	2	3,563
18	C. A. Boucher et Cie	.....	.....	21	2,329	21	2,329
19	A. Stoddart et Cie	1	1,448	.....	.....	1	1,448
20	Quatre autres	9	1,758	3	3,083	12	4,841
	Total	684	1,079,313	50	17,596	734	1,096,909

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de long cours arrivés dans le port venant des provinces maritimes, pendant la dernière décade.

Années.	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goélettes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Tonnage total.
1885	142	117,436	....	....	18	11,997	....	......	10	2,307	47	4,814	217	133,554
1886	175	150,784	....	....	4	2,535	3	794	2	466	41	2,902	225	157,481
1887	224	194,028	2	2,389	11	8,676	1	313	2	342	36	3,139	276	208,882
1888	213	195,598	1	1,199	4	3,079	....	......	3	701	35	3,375	256	203,952
1889	184	174,076	....	....	1	998	....	......	3	441	52	4,668	240	179,183
1890	252	235,722	....	....	....	....	....	......	1	170	42	3,714	295	329,606
1891	272	261,702	....	....	2	1,462	....	......	2	520	29	3,067	305	266,751
1892	289	275,040	....	....	3	2,215	1	149	2	340	36	2,214	331	280,958
1893	333	324,188	....	....	....	....	1	169	....	......	34	2,577	368	326,934
1894	349	362,945	....	....	3	2,323	....	......	4	609	23	2,230	379	368,107

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT indiquant la nationalité et le tonnage des navires de longs cours arrivés dans le port pendant la saison de 1894, et montés par 25,177 marins.

Nationalité.	Nombre de navires.	Tonnage.
Anglais	681	1,028,582
Allemands	19	36,802
Norvégiens	19	13,805
Belges	5	9,980
Espagnols	2	3,978
Français	3	3,196
Américains	5	566
Total	734	1,096,909

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre et le tonnage des navires de l'intérieur arrivés dans le port durant la dernière décade, ainsi que le plus grand nombre au port à un moment donné.

Années.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre le plus élevé au port à un moment donné.
1885	5,003	724,975	142— 1er oct.
1886	5,521	809,819	178—25 août.
1887	5,367	791,452	189—31 mai.
1888	5,500	863,014	163—14 août.
1889	5,847	1,069,709	187—15 août.
1890	5,162	966,959	167—20 oct.
1891	5,268	1,119,484	151— 7 sept.
1892	5,200	1,049,600	159— 6 août.
1893	5,244	1,153,600	158—25 juillet.
1894	4,666	979,809	172—21 mai.

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation, du premier arrivage de la mer et du dernier départ, pendant la dernière décade.

Années.	Ouverture de la navigation.	Clôture de la navigation.	Premier arrivage de la mer.	Dernier départ pour la mer.
1885	5 mai	7 décembre	8 mai	20 novembre
1886	24 avril	4 "	30 avril	25 "
1887	1er mai	23 "	3 mai	28 "
1888	29 avril	14 "	14 "	22 "
1889	14 "	29 "	27 avril	23 "
1890	14 "	3 "	30 "	24 "
1891	17 "	17 "	27 "	21 "
1892	13 "	23 "	23 "	27 "
1893	24 "	4 "	3 mai	23 "
1894	12 "	26 "	27 avril	24 "

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de longs cours arrivés dans le port durant la dernière décade, ainsi que la date du plus grand nombre au port à un moment donné.

Années.	Navires.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goélettes.	Tonnage.	Nombre total de navires.	Tonnage total.	Nombre dans le port.	
1885.	441	619,647	2	2,792	76	45,560	1	338	23	6,141	86	9,376	629	683,854	43	15 juill.
1886..	532	736,648	11	13,475	68	47,233	10	3,061	7	1,850	75	7,432	703	809,699	44	18 août
1887..	600	807,491	7	8,648	68	43,275	2	1,118	7	2,031	82	8,194	767	807,773	37	21 juill.
1888..	532	742,276	7	9,634	32	20,208	....	......	10	2,631	74	7,714	655	782,473	36	27 juin
1889..	522	763,783	8	11,923	49	33,982	4	1,239	11	2,356	101	9,882	695	823,165	39	14 août
1890..	624	889,189	9	13,127	33	19,442	2	590	8	1.323	70	6,671	746	930,332	37	3 sept.
1891..	631	903,043	11	16,113	15	11,054	1	149	9	2,127	58	6,171	775	938,657	46	19 août
1892..	658	1,004,396	8	11,705	21	15,405	1	149	4	809	43	4,243	735	1,036,707	39	12 juill.
1893..	737	1,128,653	3	4,014	11	8,893	....	......	5	1,856	48	8,356	804	1,151,777	42	19 "
1894..	684	1,079,313	3	4,324	14	9,609	....	......	5	901	28	2,762	734	1,096,909	32	23 mai.

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

Inspection des bateaux à vapeur.

Rapport de la température en 1894.

Date.	Vent.	Température.	Observations.
1er janvier.	Ouest........	10 au-dessus.....	Beau.
2 "	"	13 "	Beau temps.
3 "	"	15 "	Belle matinée.
4 "	Sud-ouest.....	27 "	Pluie.
5 "	Nord.........	12 "	Belle journée.
6 "	Ouest	13 "	Neige.
7 "	"	15 "	Belle journée.
8 "	"	13 "	"
9 "	"	11 "	Belle matinée.
10 "	Nord-ouest. ..	10 au-dessous....	Journée froide.
11 "	"	12 au-dessus.....	Belle journée.
12 "	Ouest	5 "	Vent froid.
13 "	"	2 "	Belle journée.
14 "	"	5 "	"
15 "	Nord-ouest....	13 "	Temps nuageux.
16 "	Est...........	25 "	Belle journée.
17 "	Ouest.........	5 "	"
18 "	Est...........	27 "	"
19 "	Ouest.........	20 "	"
20 "	"	3 "	"
21 "	Est...........	30 "	Pluie.
22 "	Ouest.........	25 "	Belle journée.
23 "	Sud-est.......	6 "	Belle matinée.
24 "	"	27 "	Belle journée.
25 "	Ouest.........	10 "	Froid.
26 "	"	Zéro............	Journée froide.
27 "	Est...........	2 au-dessus.....	Belle journée.
28 "	Ouest.........	5 "	"
29 "	Nord-est......	10 "	"
30 "	Est...........	20 "	Temps orageux.
31 "	Ouest.........	20 "	Belle journée.
1er février.	"	10 "	"
2 "	Sud-est.... ..	20 "	Matinée froide.
3 "	Ouest.........	10 "	Belle journée.
4 "	Est...........	2 "	Froid.
5 "	Ouest....	Zéro............	"
6 "	"	"	Matinée froide.
7 "	"	20 au-dessus.....	Belle journée.
8 "	Sud	30 "	Journée douce.
9 "	Est...........	15 "	"
10 "	Sud-ouest.....	35 "	"
11 "	Est...........	15 "	Neige.
12 "	Nord-est......	Zéro............	Belle journée.
13 "	"	"	Matinée froide.
14 "	Nord.........	5 au-dessous....	Belle journée.
15 "	"	15 au-dessus.....	"
16 "	Ouest....	5 "	Beau.
17 "	Nord-est......	5 "	"
18 "	Nord.........	15 "	Belle journée.
19 "	Ouest	25 "	Belle matinée.
20 "	"	20 "	Belle journée.
21 "	Nord.........	20 "	"
22 "	"	20 "	"
23 "	Ouest....	10 au-dessous....	Froid.
24 "	"	10 "	"
25 "	"	15 "	Journée froide.
26 "	Nord.........	Zéro............	Froid.
27 "	Est......	10 au-dessus.....	Belle journée.
28 "	"	28 "	"
1er mars...	Ouest	28 "	"
2 "	Est...........	39 "	Beau.
3 "	Ouest....	35 "	"
4 "	"	30 "	"
5 "	Nord-est......	42 "	"
6 "	Ouest....	48 "	Doux.
7 "	"	44 "	Journée sombre.
8 "	Nord-est......	30 "	Beau.
9 "	"	28 "	"
10 "	Ouest.........	38 "	"
11 "	"	40 "	"

Rapport de la température en 1894—*Suite.*

Date.	Vent.	Température.	Observations.
12 mars.....	Nord.........	43 au-dessus.....	Beau.
13 "	Est...	38 "	"
14 "	Ouest.........	38 "	Pluie.
15 "	"	29 "	Belle journée.
16 "	Nord.........	31 "	Neige.
17 "	Ouest.........	30 "	Pas de traverse sur la glace.
18 "	"	45 "	Pluie.
19 "	"	48 "	"
20 "	Est...........	30 "	"
21 "	Nord.	30 "	Belle journée.
22 "	"	33 "	"
23 "	Est...........	40 "	"
24 "	Ouest.........	40 "	"
25 "	"	30 "	Temps cru.
26 "	"	25 "	Glace partie à Sorel ; pas de dommage.
27 "	"	20 "	Matinée froide.
28 "	"	32 "	Belle journée.
29 "	Est...........	32 "	"
30 "	Ouest.........	33 "	"
31 "	Sud-est.......	24 "	La glace a remué.
1er avril...	Est...........	30 "	Belle journée.
2 "	Ouest.........	25 "	La glace a remué à midi.
3 "	"	30 "	Beau.
4 "	"	33 "	Ondées.
5 "	"	47 "	Beau.
6 "	Nord-ouest....	47 "	"
7 "	Sud	43 "	La glace a remué à midi en face de la ville.
8 "	Ouest.........	33 "	Quais libres d'eau.
9 "	Nord-est......	36 "	Nettoyé la glace de dessus les quais.
10 "	" ...	38 "	Belle journée.
11 "	Est...........	43 "	Beau.
12 "	Nord-est......	42 "	Belle matinée ; montage des hangars ; str *Longueuil* arrivé de Doucherville.
13 "	"	44 "	Beau.
14 "	"	46 "	Belle journée.
15 "	Est...........	60 "	"
16 "	Nord-est......	53 "	SS. *Tiber* arrivé de Sorel.
17 "	"	49 "	
18 "	Sud-est.......	57 "	Chenal libre jusqu'à Québec.
19 "	Sud-ouest.....	55 "	Str *Transfer* arrivé du Coteau pour les rapides.
20 "	" ...	56 "	Pluie.
21 "	Ouest.........	57 "	Str *Canada* arrivé de Québec.
22 "	"	50 "	Belle journée.
23 "	Nord-est......	40 "	Pluie.
24 "	Ouest.........	50 "	"
25 "	Nord-est......	47 "	Beau.
26 "	Nord-ouest. ..	60 "	Froid.
27 "	Ouest.........	62 "	SS. *Phœnix* arrivé à 8 a.m.
28 "	Nord-est......	60 "	Belle matinée.
29 "	Ouest.........	48 "	Belle journée.
30 "	"	52 "	Belle matinée.
1er mai....	"	60 "	" température à 10 p.m
2 "	"	62 "	"
3 "	Nord.........	52 "	"
4 "	Ouest.........	61 "	Journée sombre.
5 "	Nord-ouest....	52 "	Sombre ; matinée brumeuse.
6 "	Ouest.........	70 "	Ondées durant la journée.
7 "	"	60 "	A 4 p.m., tonnerre.
8 "	"	60 "	Belle matinée.
9 "	Nord-ouest ...	60 "	"
10 "	Nord-est......	55 "	Beau temps.
11 "	Nord-ouest ...	50 "	Pluie froide.
12 "	Ouest.........	60 "	Belle matinée.
13 "	Nord-est......	50 "	Journée froide.
14 "	Est...........	40 "	Gelée la nuit dernière.
15 "	Nord-est......	50 "	Belle matinée.
16 "	" ...	50 "	Belle journée.
17 "	Nord.........	50 "	Beau temps.
18 "	Sud-ouest.....	60 "	Pluie ce matin.
19 "	Est...........	60 "	Matinée sombre

Rapport de la température en 1894—*Suite.*

Date.	Vent.	Température.	Observations.
20 mai....	Est...........	65 au-dessus.....	Belle journée.
21 "	Sud-est.......	60 "	Belle matinée.
22 "	Sud-ouest.....	60 "	Beau.
23 "	Ouest	68 "	"
24 "	Nord-ouest ...	50 "	Obscur.
25 "	Est...........	55 "	Froid et pluie.
26 "	"	60 "	Belle matinée.
27 "	Ouest.........	70 "	Splendide journée.
28 "	Sud-ouest.....	60 "	Pluie.
29 "	Nord-ouest ...	50 "	Beau.
30 "	Ouest.........	50 "	Gelée la nuit dernière.
31 "	Sud-est.......	55 "	Matinée sombre.
1er juin....	Est...........	60 "	Froid.
2 "	"	58 "	Ondées.
3 "	Nord-ouest....	60 "	Belle journée.
4 "	"	57 "	Beau.
6 "	Ouest.........	55 "	Journée froide.
7 "	Nord	55 "	Beau ce matin.
8 "	Ouest.........	60 "	Belle journée.
9 "	"	60 "	"
10 "	"	70 "	Beau et chaud.
11 "	"	70 "	Belle matinée.
12 "	Est...........	65 "	Belle journée.
13 "	"	65 "	"
14 "	Ouest	70 "	"
15 "	"	70 "	Beau.
16 "	"	75 "	Temp. à 2 p.m., 88.
17 "	Nord-ouest ...	85 "	A 6 p.m. pluie ; temp. 78.
18 "	Nord-est......	71 "	A 4 p.m., tempête avec pluie.
19 "	Ouest	68 "	Matinée sombre.
20 "	Sud-ouest.....	75 "	Nuageux.
21 "	"	75 "	"
22 "	Ouest	75 "	"
23 "	Sud-ouest	80 "	Beau.
24 "	"	80 "	Très chaud.
25 "	"	70 "	Pluie la nuit dernière.
26 "	"	80 "	Nuageux.
27 "	Ouest.........	75 "	Pluie toute la nuit.
28 "	Est...........	68 "	Belle matinée.
29 "	Sud-ouest	68 "	Beau.
30 "	Nord-ouest....	72 "	Belle journée.
1er juillet..	Ouest.........	80 "	Température à 6 p.m., 90.
2 "	"	78 "	Beau mais chaud.
3 "	"	75 "	Belle matinée.
4 "	"	72 "	Changement de temps.
5 "	"	65 "	Belle journée.
6 "	"	65 "	"
7 "	Nord-ouest ...	60 "	Journée froide.
8 "	Ouest	60 "	Belle matinée.
9 "	"	65 "	Belle journée.
10 "	"	65 "	"
11 "	"	65 "	Sombre.
12 "	"	70 "	Pluie la nuit dernière.
13 "	"	70 "	Belle journée.
14 "	"	70 "	"
15 "	Sud-ouest.....	70 "	Belle matinée.
16 "	Sud	65 "	Beau temps.
17 "	Ouest	70 "	Belle journée.
18 "	"	80 "	"
19 "	"	75 "	A 3 p.m., 90 à l'ombre.
20 "	"	75 "	9 a.m., pluie.
21 "	Nord-est......	65 "	Beau.
22 "	Ouest	65 "	Belle journée.
23 "	"	75 "	Pluie ce matin.
24 "	Sud-est......	70 "	Belle matinée.
25 "	Ouest.........	70 "	Belle journée.
26 "	Est....	63 "	Belle matinée.
27 "	Sud..	85 "	Très chaud.
28 "	Ouest	90 "	Chaud.
29 "	Sud	80 "	"

Rapport de la température en 1894—*Suite.*

Date.	Vent.	Température.	Observations.
30 juillet....	Ouest	82 au-dessus	Belle journée.
31 "	Nord-est......	60 "	Grand changement.
1er août....	Nord-ouest ...	70 "	Belle matinée.
2 "	Sud-est.......	72 "	Beau.
3 "	Nord-ouest ...	65 "	"
4 "	Ouest	70 "	Belle journée.
5 "	Nord-ouest....	70 "	Beau temps.
6 "	Ouest	70 "	Belle journée.
7 "	"	65 "	"
8 "	"	72 "	"
9 "	Est...........	60 "	Pluie la nuit dernière.
10 "	Ouest	60 "	Belle journée.
11 "	"	60 "	Splendide journée.
12 "	Sud-est.......	60 "	Sombre, pluie l'après-midi.
13 "	Nord-est......	65 "	Matinée sombre.
14 "	Ouest	65 "	Belle matinée.
15 "	"	69 "	Pluie ce matin.
16 "	Nord-est.	60 "	Belle journée.
17 "	"	60 "	"
18 "	Ouest	60 "	Pluie.
19 "	"	65 "	Belle journée.
20 "	Nord-ouest ...	64 "	Pluie ce matin.
21 "	" ...	60 "	Ondées.
22 "	Ouest	50 "	Matinée sombre.
23 "	"	70 "	Belle matinée.
25 "	"	70 "	Pluie la nuit dernière.
26 "	"	70 "	Belle matinée.
27 "	Sud-est.......	55 "	"
28 "	Ouest	60 "	Jour sombre.
29 "	Est...........	60 "	Belle matinée.
30 "	"	58 "	Jour sombre.
31 "	Ouest	65 "	Belle matinée.
1er sept....	"	67 "	Belle journée.
2 "	"	60 "	Ville obscurcie par la fumée.
3 "	Est...........	55 "	Belle matinée.
4 "	Sud-ouest.....	60 "	Belle journée.
5 "	Ouest	70 "	Journée sombre, SS. *Merredio* échoué.
6 "	Sud-ouest.....	70 "	Belle matinée.
7 "	Nord-est......	56 "	Navire de guerre *Neuilley* arrivé ce matin.
8 "	Ouest	70 "	Belle journée.
9 "	"	70 "	"
10 "	Sud-ouest.....	70 "	Pluie.
11 "	Nord-ouest....	60 "	Belle journée.
12 "	"	60 "	"
13 "	Ouest	60 "	"
14 "	Sud-est.......	60 "	Pluie ce matin.
15 "	Est...........	64 "	Brume ce matin.
16 "	"	70 "	Belle journée.
17 "	Ouest	68 "	"
18 "	"	65 "	"
19 "	"	62 "	"
20 "	Nord-ouest ...	64 "	Pluie la nuit dernière.
21 "	Ouest	65 "	Belle matinée.
22 "	Nord-ouest ...	75 "	Splendide journée.
23 "	Nord..........	70 "	Ondées.
24 "	Nord-ouest ...	65 "	Pluie ce matin.
25 "	Ouest	60 "	Belle journée.
26 "	Sud-ouest.....	50 "	Belle matinée.
27 "	Ouest	55 "	Belle journée.
28 "	"	55 "	Beau.
29 "	"	60 "	Temps délicieux.
30 "	"	65 "	Belle journée.
1er oct.....	Nord-ouest. ..	55 "	Beau temps.
2 "	Nord..........	55 "	Belle journée.
3 "	Est...........	55 "	Froid et pluie.
4 "	Ouest	65 "	Belle matinée.
5 "	"	55 "	Pluie, matinée sombre.
6 "	"	55 "	Ondées.
7 "	"	60 "	Belle journée.
8 "	Sud-ouest.....	60 "	Beau.

Rapport de la température de 1894—*Suite.*

Date.	Vent.	Température.	Observations.
9 oct.....	Nord-ouest. ..	55 au-dessus	Belle journée.
10 "	Nord-est......	45 "	"
11 "	Nord-ouest. ..	50 "	Pluie hier soir.
12 "	Ouest.........	50 "	Belle matinée.
13 "	Sud-ouest	55 "	Froid et pluie.
14 "	Ouest.........	60 "	Ondées durant la journée.
15 "	Nord-ouest ...	42 "	Première neige la nuit dernière.
16 "	Ouest.........	45 "	Pluie, temps sombre.
17 "	Nord-ouest ...	55 "	Belle matinée.
18 "	"	47 "	Belle journée.
19 "	"	52 "	"
20 "	"	60 "	Beau.
21 "	Ouest....	60 "	Beau temps.
22 "	Nord-est......	55 "	Journée sombre.
23 "	Sud..........	55 "	Matinée sombre.
24 "	"	50 "	"
25 "	Est...........	50 "	"
26 "	"	55 "	Belle journée.
27 "	"	50 "	Beau.
28 "	Ouest.........	60 "	"
29 "	"	48 "	Belle journée.
30 "	Nord-est......	48 "	Beau temps.
31 "	"	50 "	"
1er nov....	Nord..........	49 "	Matinée sombre.
2 "	Est...........	50 "	"
3 "	Sud..........	47 "	Pluie.
4 "	Ouest....	55 "	Belle journée.
5 "	Est...........	38 "	Neige aujourd'hui.
6 "	Nord..........	35 "	Gelée la nuit dernière.
7 "	Nord-ouest....	34 "	Journée froide.
8 "	Nord-est......	30 "	Belle matinée.
9 "	Est...........	27 "	Belle journée.
10 "	Sud-est.......	30 "	Tempête de neige.
11 "	Est...........	30 "	Beau et froid.
12 "	Nord-ouest....	23 "	Belle matinée.
13 "	Sud-ouest. ...	27 "	Belle journée.
14 "	" ...	30 "	Pluie hier soir.
15 "	Nord-ouest. ..	30 "	Neige.
16 "	Sud-ouest	40 "	Belle matinée.
17 "	Nord-ouest. ..	40 "	Belle journée.
18 "	Ouest.........	30 "	"
19 "	Nord-ouest. ..	30 "	Fort vent, 10 p.m. temp. 12 au-dessus.
20 "	" ...	12 "	Belle journée froide.
21 "	Sud-ouest	36 "	Belle matinée.
22 "	" ...	40 "	Belle journée.
23 "	Sud-est.......	42 "	Pluie.
24 "	Ouest.........	30 "	SS. *Storm King* parti à 1 p.m., dernier steamer océanique pour cette saison.
25 "	Nord-est..	32 "	Belle journée, à 9 p.m. tempête de neige.
26 "	Ouest....	32 "	Belle journée.
27 "	"	32 "	"
28 "	"	36 "	Matinée froide.
29 "	Nord-ouest. ..	20 "	SS. *Thames* parti du port, dernier vapeur prenant ses quartiers d'hiver.
30 "	Est...........	15 "	Hommes traversant à la jetée de garde.
1er déc.....	"	25 "	Matinée sombre.
2 "	Ouest.........	15 "	Belle journée.
3 "	Nord-ouest. ..	14 "	Beau temps.
4 "	Ouest.........	32 "	Belle journée.
5 "	Sud-est	35 "	Matinée sombre.
6 "	Ouest.........	38 "	Belle matinée claire.
7 "	Est...........	20 " ...	Tempête de neige à 10 a.m.
8 "	Nord-ouest ...	20 "	Bons chemins d'hiver.
9 "	Est...........	12 "	Belle matinée.
10 "	"	12 "	Belle journée.
11 "	"	20 "	Journée sombre.
12 "	Sud-est.......	40 "	Nuageux.
13 "	"	36 "	Vent soufflant en tempête.
14 "	Ouest....	35 "	Neige toute partie.
15 "	"	40 "	Belle matinée.

Rapport de la température de 1894—*Fin.*

Date.	Vent.	Température.	Observations.
16 déc.	Ouest..........	40 au-dessus	Belle journée.
17 "	"	45 "	Belle matinée.
18 "	"	18 "	Belle journée.
19 "	Sud-ouest.....	28 "	Belle matinée.
20 "	Ouest.........	35 "	Temps délicieux.
21 "	"	32 "	" "
22 "	Nord-ouest....	36 "	Belle journée.
23 "	Ouest....... .	5 "	"
24 "	Est...........	8 "	"
25 "	"	8 "	Beau temps.
26 "	Nord-ouest....	5 "	Str. *Longueuil* parti pour ses quartiers d'hiver, navig. close.
27 "	" ...	5 "	Grosse tempête de neige.
28 "	" ...	5 "	Belle matinée.
29 "	" ...	10 au-dessous ...	Trav. s. la glace à pied en aval de Longueuil.
30 "	Ouest.........	10 "	Belle journée.
31 "	Nord-ouest ...	Zéro............	Bons chemins d'hiver.

ANNEXE N° 3.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE TORONTO POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

LE SECRÉTAIRE de la commission du havre de Toronto en compte avec les commissaires de ce port pour 1894.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

	$ c.		$ c.
Propriété des quais	43,073 72	Débentures (non échues)	30,000 00
Elévateurs	10,250 00	Medler et Arnot (compte)	275 00
Meubles de bureau	581 31	Profits et pertes	35,437 14
Dépôt spécial	10,424 50		
Argent à la banque	1,367 35		
Argent en caisse	15 26		
	65,712 14		65,712 14

Après avoir examiné les livres, comptes et pièces justificatives, et comparé le bilan ci-dessus avec les livres, nous certifions qu'ils sont exacts et qu'ils représentent le véritable état des affaires de la commission jusqu'au 31 décembre 1894.

G. B. GRASETT,
W. A. HARRIS,
Auditeurs.
ARTHUR B. LEE,
Président.
J. T. MATHEWS,
GEO. CHAPMAN,
JAMES JOLLIFFE,
GEO. McMURRICH,
Commissaires.

COLIN W. POSTLETHWAITE,
Sous-maître de havre.

MORGAN BALDWIN,
Maître de havre

TORONTO, 3 janvier 1894.

ÉTAT des recettes et des dépenses de la commission du havre de Toronto, pour l'année 1894.

RECETTES.	$ c.	DÉPENSES.	$ c.
Argent en caisse et en banque.........	2,845 21	Réparations générales....	132 81
Cie du chemin de fer Pacifique canadien	5,000 00	Frais..................................	300 00
Municipalité de la ville, distribution d'eau..............................	103 00	Phares, bouées et balises.............	206 17
Intérêt sur dépôt en banque...........	460 45	Assurance.............................	133 00
Droits de port.........................	9,304 77	Impressions et papeterie.............	69 30
Amendes...............................	80 00	Dépenses de bureau et loyer.........	759 23
Compte de Gooderham et Worts.......	42 00	Dragage	4,831 34
Vieille pierre, coffrage Don	28 00	Appointements.........................	2,600 00
		Débentures payées...................	5,000 00
		Intérêt sur débentures...............	1,625 00
		Honoraires d'avocats.................	233 22
		" d'ingénieurs.............	150 00
		Annonces.............................	16 25
		Dépôt spécial........................	424 50
		Déposé en banque..................	1,367 35
		En caisse............................	15 26
	17,863 43		17,863 43

Examiné et trouvé exact.

G. B. GRASETT,
W. R. HARRIS,
Auditeurs.

TORONTO, 3 janvier 1895.

Inspection des bateaux à vapeur.

ÉTAT de compte détaillé.

1894.		$ c.	$ c.
	COMPTE D'AMEUBLEMENT.		
31 décembre	D'après le grand-livre, page 197		581 31
	COMPTE DE LA PROPRIÉTÉ.		
31 "	D'après le grand-livre, page 408		43,073 72
	COMPTE DE L'ÉLÉVATEUR.		
31 "	D'après le grand-livre, page 408		10,250 00
	RÉPARATIONS GÉNÉRALES.		
31 janvier	Réparations à l'élévateur	10 00	
28 février	R. J. Hovenden, poser du papier tenture dans le bureau	26 25	
17 sept.	Plombage, phare	6 45	
2 octobre	Medler et Arnot, réparations au quai de la reine	90 11	
		132 81	
	A DÉDUIRE—La pierre vendue pour le coffrage Don	28 00	
			104 81
	COMPAGNIE DU CHENUN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.		
31 décembre	Loyer de terrain pour élévateur, 12 mois	3,000 00	
31 "	Loyer de terrain riverain au quai de la reine, 12 mois	2,000 00	
			5,000 00
	FRAIS.		
10 janvier	Honoraires des commissaires pour 1893	250 00	
10 "	Honoraires des auditeurs pour 1893	50 00	
			300 00
	PHARES, BOUÉES ET BALISES.		
30 mai	Six crapauds de mouillage et chaînes	42 55	
30 "	Placards et les afficher	12 25	
30 "	Peinturage des bouées	10 83	
— octobre	F. Jackman, placer et enlever les bouées	70 00	
24 décembre	Compte de gaz pour l'année	58 29	
31 "	Menus frais	12 25	
		206 17	
	A DÉDUIRE—Le montant payé par la cité d'après convention.	103 00	
			102 17
	COMPTE DE L'ASSURANCE.		
16 mars	Primes sur les phares, etc	8 00	
6 sept.	Primes sur l'élévateur, etc	125 00	
			133 00
	IMPRESSIONS ET PAPETERIE.		
31 janvier	Copp, Clark Co., papier à lettre	10 00	
	Cie d'imprimerie Arcade, état annuel	15 00	
31 mars	" " formules pour flotteur	4 00	
30 avril	Brown, Frères, registre des arrivées des navires	12 50	
19 octobre	Cie d'imprimerie Arcade, 250 règlements	12 00	
31 décembre	Menus frais, timbres, frais de port, etc	15 80	
			69 30
	FRAIS DE BUREAU.		
3 avril	R. Crashly, nettoyage de tapis	3 58	
31 décembre	Loyer, 12 mois	650 00	
31 "	Loyer du téléphone, 12 mois	90 00	
31 "	Menus frais	15 65	

ÉTAT de compte détaillé—*Suite.*

1894.	DRAGAGE.	$ c.	$ c.
8 août	Cie de cale sèche de Toronto, à l'entreprise	4,393 25	
8 "	Honoraires d'ingénieurs	220 89	
8 "	Appointements du commis contrôleur	156 00	
5 juin	F. Jackman, enlèvement d'un tronc d'arbre	6 00	
— mai	Annonces, demandes de soumissions	55 20	
			4,831 34
	APPOINTEMENTS.		
24 décembre	M. Baldwin, maître de havre	1,200 00	
24 "	C. W. Postlethwaite, sous-maître de havre	800 00	
24 "	Capit. Archibald Taylor, gardien de phare	600 00	
			2,600 00
	COMPTE D'INTÉRÊT.		
1er juin	Intérêt sur dépôt	44 50	
11 décembre	" "	11 65	
31 "	" sur dépôt spécial	424 50	
		480 65	
— octobre	A DÉDUIRE—Intérêt sur le découvert, juillet à septembre	20 20	
			460 45
	DROITS DE PORT.		
31 décembre	Montant perçu pour droits de port	9,304 77	
			9,304 77
	COMPTE DES OBLIGATIONS.		
30 "	30 obligations, non échues	30,000 00	
30 "	Intérêt pour une année	1,625 00	
			31,625 00
	COMPTE SPÉCIAL.		
31 "	Dépôt pour faire face aux obligations échues	10,000 00	
31 "	Intérêt sur ce dépôt	424 50	
			10,424 50

DT. PROFIT ET PERTE. AV.

	$ c.		$ c.
Réparations générales	104 81	Solde d'après grand-livre	31,475 24
Frais	300 00	Droits de port	9,304 77
Phares, bouées et balises	103 17	Intérêt sur dépôt	460 45
Assurance	133 00	Ch. de fer canadien du Pacifique	5,000 00
Impressions et papeterie	69 30	Amendes	80 00
Loyer de bureau et dépenses	759 23	Comptes de Gooderham et Worts	42 00
Dragage	4,831 34		
Appointements	2,600 00		
Intérêt sur obligations	1,625 00		
Honoraires d'avocats	233 22		
Honor. d'ingénieurs, rapport spécial	150 00		
Annonces, demandes de soumissions	16 25		
Solde au crédit des profits et pertes	35,437 14		
	46,362 46		46,362 46

Examiné et trouvé exact.

G. B. GRASETT,
W. R. HARRIS,
Auditeurs.

TORONTO, 3 janvier 1895.

Inspection des bateaux à vapeur.

ÉTAT COMPARATIF.

Articles arrivés par steamer et navires pendant les années 1893 et 1894.

Description des articles.	1893.	1894.	Description des articles.	1893.	1894.
Marchandise en général..ton'x	12,000	10,788½	Fruits ....paniers	187,026	234,760
Houille.. .... "	126,285	137,597	" ....sacs	50	78
Bois.................. corde	....	20	Briques, communes.........	482,000	....
Pierre de lac............toise	3,454	2,006½	Bois de service..pds m. de pl.	60,000	174,000
Pierre à bâtir ....ton'x	....	....	Grain........... .... boiss.	101,870	237,130
Sable de moulage........ "	60	120	Moutons etc., abattus	50	70
Fruits. ....barils	3.826	4,172	" vivants ...	....	23
do ....boîtes	4,515	11,858	Chevaux, bestiaux, etc......	250	446

COLIN W. POSTLETHWAITE,
Sous-maître de havre.

TORONTO, janvier 1895.

QUARANTE-QUATRIÈME RAPPORT ANNUEL.

Aux commissaires du havre de Toronto :

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'année 1894.

La baie a été débarrassée des glaces le 11 mars, 27 jours plutôt que l'année dernière, et en a été de nouveau couverte le 23 décembre.

Le premier bateau chargé de fret qui fit son apparition fut le *Stone Hooker* Coral, arrivé le 17 mars. Son capitaine, Blowers, reçut le chapeau traditionnel.

Le nombre des arrivages à ce port a été de 2,618, soit 41 de plus que l'an dernier :—

Vapeurs chargés..............	1,340	1,426	86	...
do do	10	17	7	...
Propulseurs chargés	133	185	52	...
do do	55	109	44	...
Goélettes chargées.	1,012	869	...	143
do do	27	12	...	15

Hivernent dans ce port, 80 navires, dont 21 goélettes, 17 vapeurs, 9 propulseurs, 9 yachts à vapeur, 18 yachts à voiles, et 6 remorqueurs—d'un tonnage collectif d'environ 14,836 tonneaux. Il y a aussi 4 dragueurs et 10 chalans.

Il y a eu cette année augmentation des recettes, de celles plus particulièrement qui proviennent des fruits et du grain, ce dernier article ayant plus que doublé le chiffre de 1893, mais il y a eu diminution pour les marchandises en général, la pierre et la brique commune.

Les recettes de toute provenance, y compris l'encaisse de l'année dernière et le dépôt spécial à la banque, s'élèvent à $27,863.43. Les dépenses de toute nature se sont élevées à $16,056.32, laissant en main et à la banque $11,807.11. Il y a sur cette somme un dépôt spécial de $10,424.50 pour pourvoir aux obligations à échoir, et $5,000 d'obligations écherront le 1er jour de juillet prochain.

La quantité de houille apportée par navires a été de 137,597 tonnes, soit 11,312 tonnes de plus que l'an dernier.

La quantité de houille apportée par chemins de fer d'après les relevés de la douane a été de 190,774 tonnes d'anthracite et de 190,738 tonnes de charbon bitumineux. En tout, 385,512 tonnes. Total des importations de houille, par chemins de fer et par navires, 523,109 tonnes.

Il a été reçu ici pendant les dernières dix années 3,445,335 tonnes de houille, dont la grande partie aurait été apportée par navire si les 20 centins de péage par tonne sur le canal Welland avaient été enlevés. Les droits de port sur cette houille auraient alors presque suffi pour faire face aux améliorations du port.

Les navires arrivant dans le port par le chenal de l'ouest ont éprouvé de grandes difficultés par suite du peu de profondeur de l'eau cette année. L'eau était le 1er janvier à 4 pouces au-dessus de zéro, et n'avait atteint que 9½ pouces au-dessus de zéro le 17 mars, le jour du premier arrivage. Un mois plus tard elle n'était que d'un demi-pouce plus haute. Le 17 mai, elle était à 10½ au-dessus. Le 17 juin il y avait 18 pouces au-dessus de zéro. Le 17 juillet, 15½ au-dessus. Le 17 août l'eau avait baissé à 9¼ pouces. Le 17 septembre elle était à 4 pouces au-dessus. Le 17 octobre elle était à 2 pouces au-dessous. Le 17 novembre, 4 au-dessous, et 9 également au-dessous le 17 et le 31 décembre.

Plus haut niveau, 19 pouces au-dessus de zéro le 3 juin.

Plus bas niveau, 10 pouces au-dessous de zéro le 27 décembre.

Les feux furent allumés dans la nuit du 21 mars et discontinués le 17 décembre.

Les bouées furent posées le 7 avril ; toutes étaient enlevées le 30 novembre.

Un certain nombre de plaintes ayant été faites par des capitaines de navires parce qu'il n'y avait pas de phares sur la jetée est à l'entrée (*gap*), il est peut-être à propos d'exposer que l'entrepreneur n'a pas encore terminé ses travaux. M. Temple, l'ingénieur qui dirige les travaux pour l'Etat, fait le rapport suivant :—

" La jetée est à l'entrée de l'est du port a 2,420 pieds de longueur, et est terminée sauf l'extrémité sud, sur laquelle le phare doit être placé.

" Le brise-lames qui relie la jetée est à l'île du Pêcheur est également terminé, et comme on le prévoyait il s'est formée en face une batture de sable considérable. Les caissons formant la jetée ouest dans le chenal ont été calés et prolongés sur toute la longueur projetée, et il a été construit huit cents pieds de la superstructure.

"Le chenal a été dragué jusqu'à la profondeur requise," et il ajoute : "Je puis faire la remarque que le steamer *Hall*, chargé de grains, avec un tirant d'eau de 13 pieds 10 pouces à l'arrière a traversé le chenal le 4 novembre sans toucher fond, malgré que l'eau fut très basse, notre indicateur marquant au-dessous de zéro."

Je crois que l'on devrait enlever la chaudière du steamer *Monarch*, qui a fait naufrage sur la grève de l'île en l'année 1856; on y a maintenu une bouée depuis lors, mais l'enlèvement de cet obstacle améliorerait de beaucoup l'approche du chenal de l'est, et je recommanderais que l'on demande au gouvernement fédéral de le faire disparaître.

Le sifflet de brume a servi cette année pendant 36 jours, soit deux jours de plus qu'il n'a fallu l'année dernière—5 jours en avril, 5 jours en mai, 6 jours en juin, 1 journée en juillet, 4 jours en août, 4 jours en septembre, 8 jours en octobre, 1 journée en novembre et 2 jours en décembre.

Il me fait beaucoup de plaisir de témoigner du zèle et de l'habileté qu'ont montré mes aides, Mr C. W. Postletlewaite et le capitaine Taylor, dans l'accomplissement de leurs fonctions respectives.

Le tout respectueusement soumis,

MORGAN BALDWIN,
Maître du havre.

11 janvier 1895.

TRAVAUX DU HAVRE DE TORONTO.

TORONTO, 9 janvier 1895.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que l'on a reçu le 30 mars dernier des soumissions pour le dragage du chenal ouest et des cales dans le cours de la saison de 1894; la plus basse était celle de la compagnie dite *Dry Dock Co.*, viz. : 15 centins par verge cube aux cales et $5.95 de l'heure pour le dragage du chenal ouest. Le dragage au chenal de l'ouest a coûté par jour $1,457.75. Aux cales le dragage a été comme suit :—

Cale de la rue Princess	5,000	vgs cubes.
Cale d'Elias Rogers et Cie Cale de Bryce, Frères et Cie Cale de Reid et Cie	14,570	"
Total	19, 598	"

Les cales ci-mentionnées sont dans le voisinage et forment réellement partie de l'entrée du chenal Don.

Si le niveau de l'eau dans le lac Ontario continue à se maintenir bas cette année il faudra certainement opérer de nouveaux dragages au chenal de l'ouest et dans les cales. Le niveau est maintenant de 11 pouces au-dessous de zéro.

J'attirerai de nouveau l'attention de la commission sur la nécessité de prolonger le quai de la Reine à 500 pieds plus à l'ouest, conformément au plan soumis l'an dernier afin d'empêcher les dépôts de l'égout du creek Garrison de s'accumuler et diminuer par là la profondeur de l'eau à l'entrée du chenal de l'ouest, ce qui occasionne une dépense annuelle d'à peu près $1,500 en dragage.

Je demeure, votre obéissant serviteur,

KIVAS TULLY,
Ingénieur.

A Mr A. B. LEE,
Président des commissaires du havre de Toronto.

ANNEXE N° 4.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

QUÉBEC, 25 janvier 1894.

A M. JOHN HARDIE, faisant fonctions de
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport des commissaires, en double, avec ses annexes pour 1894, préparé conformément aux dispositions de l'acte 38 Victoria, chap. 55, art. 14, ainsi qu'un état complet des comptes des commissaires pour l'année. Je regrette le retard extraordinaire apporté à l'envoi de ce rapport; mais la raison en est que je n'ai pu me procurer quelques-uns des relevés en temps opportun.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE 1894.

(En vertu de 38 Vic., ch. 55, art. 14.)

QUÉBEC, 2 janvier 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN, M.P.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux exigences de l'article 14 de l'acte 38 Victoria, chapitre 55, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur les opérations des commissaires du havre de Québec en 1894.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Le rapport ci-joint (marqué "A") de l'ingénieur en chef, Mr St. George Boswell, contient tous les renseignements relatifs aux travaux du havre exécutés l'année dernière sous sa direction, aux réparations qui leur ont été faites, ainsi qu'aux autres propriétés des commissaires.

RAPPORT DU GARDIEN DE QUAIS.

Le rapport ci-joint (marqué "A") du gardien de quais, Mr Jas. F. Golden, donne les renseignements ordinaires sur le nombre des navires qui ont utilisé le bassin Louise, et sur le commerce qui s'est fait dans cette partie des propriétés des commissaires durant l'année 1894.

PROPRIÉTÉS AFFERMÉES.

Les baux de presque tous les locataires des quais et magasins, appartenant aux commissaires, expirent le 1er mai 1894. Les locataires intéressés ont renouvelé

leurs baux pour les périodes suivantes, viz. :—la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, les quais Grand-Tronc et Wellington, pour cinq années finissant le 1er mai 1899 ; Verret, Stewart et Cie, les magasins sur le quai des Indes Orientales, pour trois années finissant le 1er mai 1897 ; G. M. Webster et Cie, les quais des Indes Orientales d'Atkinson et de Raynar, pour une année finissant le 1er mai 1895 ; E. McLennon et Cie, les magasins sur le quai Wellington, pour deux années finissant le 1er mai 1896 ; Madden et Ellis, cour à houille, levée, une année, jusqu'au 1er mai 1895 ; A. Fraser et Cie, cour à houille, mur de batardeau, une année jusqu'au 1er mai 1895 ; O. Poitras, magasin sur le quai d'Atkinson, trois années, jusqu'au 1er mai 1897 ; et A. R. Pruneau et Cie, quai et magasin de Marmette, deux années jusqu'au 1er mai 1896.

Pour deux des loyers (ceux de Poitras et de Pruneau), l'un a obtenu un prix plus élevé, pour les autres l'ancien prix a été accepté.

RÉPARATIONS AUX PROPRIÉTÉS.

Les fondations du magasin n° 4, sur le quai des Indes Orientales, et du magasin n° 7, du quai Wellington, se trouvant dans un état dangereux, ce qui pouvait entraîner l'écroulement de ces édifices, il a fallu y faire des réparations considérables et coûteuses ; ces deux magasins, nous sommes heureux de le dire, sont maintenant en parfait état, et il n'est pas probable qu'il y ait lieu d'y toucher de nouveau d'ici à longtemps.

L'on a pris grand soin de toutes les autres propriétés de la commission pendant l'année, et l'on s'est efforcé d'en faire des propriétés de première classe. Les travaux de remplage et de reconstruction sur le devant du quai de la Pointe-à-Carcy ont été poursuivis avec vigueur pendant l'été ; ce quai a maintenant enfin une apparence convenable, mais il faudra encore du temps pour terminer les réparations, car pour des raisons d'économie l'on ne se sert pour le remplage que du lest des navires, et il est impossible que plus de deux navires déchargent leur lest à la fois.

L'on trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef les détails concernant toutes les propriétés.

LEST.

Le maître du havre intérimaire, Mr C. Sulliran, rapporte que vingt-six navires à voiles ont déchargé du lest, en quantité de 8,350, tonnes, au quai de la Pointe-à-Carcy, et que neuf navires, ayant 2,710 tonnes, ont déchargé ce lest également sous sa direction dans des quais appartenant à des particuliers.

Le lest déchargé au quai à la Pointe-à-Carcy a coûté aux commissaires la somme de $824.00, ou disons une moyenne d'à peu près dix centins par tonne. Cette dépense est encourue par le remorquage et le pilotage du navire, car le lest ne coûte rien.

A ce sujet, c'est-à-dire le déchargement du lest dans le fleuve Saint-Laurent, je dois vous dire que les commissaires étudient dans le moment un règlement qui défendra complètement le déchargement du lest dans aucune partie du fleuve ou de ses tributaires dans leur juridiction, car ils sont d'avis que la pratique a été et est désavantageuse au port.

RÈGLEMENTS.

Des règlements défendant aux navires océaniques de traverser une partie du port à une vitesse plus rapide que six nœuds à l'heure, et donnant aux commissaires le pouvoir de faire des règlements pour brûler et détruire les navires abandonnés, ont été approuvés et sanctionnés par Son Excellence le gouverneur général en conseil.

On a constaté la nécessité de ces règlements d'abord parce que des steamers y passaient avec tant de vitesse qu'ils mettaient en péril la vie comme la propriété des gens tout le long du havre par les fortes lames qui se produisaient ; en second lieu on laissait sur les grèves les navires brûlés que partiellement, et comme la glace charriait ensuite ces débris dans le fleuve cela devenait dangereux pour la navigation.

INSPECTION DU HAVRE.

Le président de la commission, accompagné de l'ingénieur en chef, du maître de havre intérimaire et du secrétaire ont plusieurs fois, au cours de la saison, visité toutes les parties du havre et inspecté les quais et tins, dont un certain nombre tombent en ruines et menacent chaque année de devenir dangereux à la navigation. Les propriétaires, dans le cas où la chose a été trouvée nécessaire, ont reçu avis de les faire disparaître ou d'y placer des lumières et bouées.

Des épaves considérables—une partie d'un steamer ou de quelque embarcation du même genre—qui se trouvaient sur la grève du côté de Lévis et dont on n'a pu découvrir le propriétaire, ont été brisées et enlevées aux frais des commissaires. C'était certain que la glace en les chariant au printemps en aurait fait un obstacle très dangereux.

FEUX D'ALIGNEMENT.

Le président de la commission accompagné, de ses officiers et d'un certain nombre des membres du conseil des pilotes, a aussi soigneusement inspecté ces feux, qui remplissent toujours le but et donnent pleine satisfaction.

Avant cette année les commissaires pouvaient, avec la permission du conseil de ville, employer la lumière à arc placée au pied de la rue Sainte-Famille comme l'un des feux d'alignement en y ajoutant sur une partie un verre rouge. Cette permission leur ayant été retirée cette année, les commissaires ont dû arranger la chose (le feu était indispensable) en payant le coût d'entretien de la lumière.

LOTS EN EAU PROFONDE.

Il a été accordé à la succession Chouinard de prolonger son lot en eau profonde au quai Napoléon, et la chose a été dûment ratifiée par un arrêté du conseil daté le 14 avril, d'après les dispositions de l'article 4, chapitre 44, de 32-33 Victoria.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Le bureau de l'ingénieur en chef, situé jusqu'au 1er mai de cette année dans un bâtiment séparé, a été transporté à cette date aux bureaux principaux de la commission, ce qui a considérablement facilité le travail et permis d'économiser les gages d'un messager, les frais de chauffage, etc.

VISITE DES DÉLÉGUÉS DES COLONIES.

Les commissaires du havre ont profité de la visite des délégués intercoloniaux à notre ville, au mois de juillet dernier, pour leur montrer ainsi qu'à un certain nombre de ministres des gouvernements fédéral et provincial et de députés et beaucoup de nos citoyens importants l'étendue du port et l'importance des constructions. La visite s'est faite dans le steamer *Orléans*, qui a touché à tous les endroits offrant un intérêt particulier, comme le bassin de radoub, les docks Louise, etc.

APPROFONDISSEMENT À LA POINTE-À-CARCY.

Ce travail a été poursuivi au cours de la saison de 1894. Au commencement de l'année il a été passé contrat avec MM. O. Beaubien et Fils pour la fourniture du bois d'épinette nécessaire à ce travail, lequel devait être livré durant l'hiver. Cela a été fait. Une partie du bois a déjà été employée et le reste servira plus tard.

Afin de continuer ce travail de draguer et de déposer les matières draguées dans les caissons, et pour tenir propres les bassins des docks et maintenir le niveau convenable, les commissaires croient qu'il leur faudra une drague spéciale avec chalan ; pour arriver à ce résultat ils ont cru nécessaire d'envoyer leur ingénieur en chef, M. St.

George Boswell, en Angleterre, pour y inspecter l'outillage de cette nature. M. Boswell est maintenant en Angleterre, et l'on attend son rapport d'un jour à l'autre.

La dépense totale pour ce travail, au 1[er] janvier 1895, s'est élevée à $50,275.30. On trouvera d'autres détails à ce sujet dans le rapport de l'ingénieur en chef.

COMPTE DU CAPITAL.

Compte d'outils	$ 52 30
Améliorations du havre, rivière Saint-Charles	11,893 55
Quai de la Pointe-à-Carcy, approfondissement	18,871 67
Quai de la Pointe-à-Carcy, reconstruction	2,156 53
	$32,974 05

Sur les $11,893.55 d'augmentation au coût des améliorations Saint-Charles, $9,139,03 provenaient du jugement en date du 11 septembre dernier de la cour de l'échiquier. Le gouvernement fédéral, qui possédait un transfert de toutes les réclamations des commissaires contre MM. Larkin, Connolly et C[ie] a réglé avec eux, et ces $9,139.03 représentaient les comptes impayés d'alors.

Les autres principaux item de la dépense comprenaient l'achat moyennant $800 de MM. A. A. Fraser et C[ie], de leurs bâtiments sis sur le mur de batardeau, ainsi que le paiement d'une somme de $542,45 à MM. Carrier, Lainé et C[ie], solde sur fer fourni pour réparations.

Il n'y a pas lieu de donner de plus amples explications au sujet de l'item concernant le quai de la Pointe-à-Carcy.

RECETTES ET DÉPENSES.

Les recettes des commissaires en 1894 ont été de soixante-cinq mille six cent cinquante dollars et deux centins ($65,650.02), et les frais d'exploitation de trente-quatre mille quatre-vingt-seize dollars et quatre-vingt-trois centins ($34,096.83, laissant un surplus de trente-un mille cinq cent cinquante-trois dollars et dix-neuf centins ($31,553.19) sur les opérations de l'année.

Ce surplus de $31,553.19 comprend l'item de treize mille huit-cent-quarante-cinq dollars et quarante-huit centins pour le loyer du terrain occupé par les bâtiments de l'émigration.

COUPE DE GLACE.

Permission fut donnée à MM. Proteau et Carignan, brasseurs, de couper de la glace dans le bassin intérieur, docks Louise, aux mêmes conditions que celles mentionnées dans le rapport de 1893, c'est-à-dire que la glace ainsi coupée ne fut employée qu'aux fins de refroidissement seulement.

Quarante-six mille neuf cent quarante-un blocs de glace destinés à la consommation locale ont été coupés pendant l'hiver de 1893-94—augmentation de sept mille quatre cent quatre-vingt-cinq (7,485) blocs sur la récolte de l'année précédente. Au présent rapport sont annexés les relevés ordinaires contenant les renseignements fournis chaque année à notre ministère au sujet du port, ainsi qu'un état complet des comptes de la commission pour l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JAS. WOOD,

Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1895.

Mr JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier, commission du havre.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport suivant sur les différents travaux exécutés durant la saison de 1894.

LEVÉE LOUISE ET MUR DE BATARDEAU.

L'on a de nouveau macadamisé au printemps la voie pour les voitures sur cette propriété au moyen de granit pris dans le lest des navires et cassé à la dimension voulue.

Des échelles en chaînes solides ont été placées à des intervalles convenables le long de la levée, du mur de batardeau, etc.

On a de nouveau ballasté, etc., la voie ferrée, qui est aujourd'hui en parfait état. Plus de deux mille traverses ont été renouvelées. Certaines parties de la levée ont été régalées; l'on s'est servi pour cela du lest de trois navires.

Il a été posé des poteaux d'amarrage en fonte dans le mur de la levée; quatre se trouvent dans la partie du bassin de marée et les deux autres à l'extrémité ouest du bassin à flot.

La façade nord du quai de délestage ainsi que la partie du caisson nord de la levée Louise qui y touche ont été réparées, ce qui a nécessité le renouvellement des défenses, etc., le long de cette partie de la façade nord.

On a exhaussé de six pouces le plancher du hangar à fret n° 13 situé sur le mur du batardeau, et l'espace au-dessous a été rempli de matières convenables. La partie du chemin de voitures sur le mur de batardeau entre les voies conduisant au pont, faite de macadam, a été planchéiée, ce qui a amélioré les abords du pont.

De nouvelles pentures semblables à celles que l'on a fixées aux portes de l'entrée est du bassin à flot en 1893, et qui ont donné satisfaction, ont été posées aux portes d'entrée ouest.

QUAI À LA POINTE-À-CARCY.

Le remplissage de ce quai s'est continué durant l'été dernier, et est maintenant terminé à l'exception de la partie sur laquelle se trouve les magasins nos 1 et 2. L'on a aussi posé une nouvelle voie de chemin de fer sur ce quai afin de permettre aux wagons d'atteindre le magasin n° 1, et éviter ainsi le charroyage nécessaire sur la distance qui séparait la voie ferrée de ce magasin.

Le couronnement en bois ainsi que les poteaux d'amarrage sur la façade sud du quai ont été renouvelés sur toute la longueur de cette façade.

MUR DU QUAI SUD DU HAVRE DE NAVIRES.

Les blocs pour les caissons de fondation de cette importante construction, en partie faite dans l'été de 1893, ont été poussés cet été jusqu'à une hauteur de 34 pieds, et enfoncés de la manière voulue dans la tranchée draguée pour les recevoir à une profondeur de 30 pieds au-dessous du niveau des eaux basses. Le coffrage actuel s'étend sur une longueur de 500 pieds à l'est du mur transversal, et l'on est à remplir dans le moment tout l'espace entre ce coffrage et le quai de la Pointe-à-Carcy jusqu'à environ deux pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, à l'exception d'une partie située à l'extrémité est, au moyen des matières draguées de la tranchée et le long de la façade du mur du quai de la levée Louise.

MUR DU QUAI.

L'on a dragué pendant la dernière saison la partie du bassin de marée qui se trouve dans la limite de deux cents pieds du mur de la levée; les matières enlevées jusqu'à une profondeur de deux ou trois pieds se composaient de vase et de débris, et l'on n'a pas atteint le fond en sable primitif, ce qui démontre la rapidité avec laquelle le bassin s'emplit, et comme il est important que les commissaires se pourvoient de quelque appareil pour enlever du bassin toute accumulation de vase, etc.

QUAI DE MARMETTE.

Le poids de la houille ayant endommagé une partie de la remise située sur ce quai, il a fallu l'enlever et l'on a planchéié le dessus du quai à cet endroit pour le mettre en état d'y déposer de nouveau les chargements de houille.

MAGASIN N° 7.

Les fondations de ce magasin, qui étaient devenues mauvaises, ont été enlevées et il en a été posé de nouvelles avec de nouveaux seuils et planchers.

L'on a divisé par lots indiqués au moyen de poteaux numérotés une partie de la levée Louise, à l'extrémité est; c'est l'intention d'affermer ces lots aux commerçants de bois.

Le pont-levis du mur transversal a été ouvert pour la première fois cette année le 16 avril, et la dernière fois le 30 décembre.

L'eau a été retenue dans le bassin à flot pour la première fois le 11 mai. On a cependant ensuite laissé les portes ouvertes jusqu'au 18 mai pour terminer certains travaux dans l'un des étangs sur le côté sud du bassin; après cette date les portes ont fonctionné pendant le reste de la saison, ou jusqu'au 15 novembre.

La marée n'ayant pas atteint une hauteur suffisante le 6 et le 7 octobre, l'on n'a pas ouvert les portes pour la marée de l'après-midi ces jours-là.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ST. GEORGE BOSWELL,
Ingénieur en chef.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 1er janvier 1895.

M. JAMES WOOD,
Secrétaire-trésorier, commission du havre,
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur le trafic des docks Louise et des quais.

Dans le cours de la dernière saison cinquante-un paquebots à vapeur d'une capacité de cent trente-six mille sept cent quatorze tonneaux se sont servis des docks pour y descendre les immigrants, le bagage, etc., ainsi que deux mille six cent quatre-vingt-onze tonnes de fret pour Québec et pour l'ouest. Vingt-un steamers de la capacité de cinquante-six mille trois cent soixante-trois tonneaux y ont déposé six mille neuf cent cinquante-une tonnes de fret ainsi que les immigrants qu'ils transportaient.

Douze navires océaniques de la capacité de quinze mille sept cent cinquante-cinq tonneaux ont débarqué trois mille cinq cents tonnes de fret pour Québec.

Six steamers de la capacité de six mille cent huit tonneaux se sont servis des docks pour y décharger leurs cargaisons entières de treize mille trois cent vingt tonnes de houille.

Neuf navires à voiles de la capacité de neuf mille trois cent quatre vingt-quinze tonneaux y ont déchargé dix mille sept cent quatre-vingt-neuf tonnes de houille, et trente-six bateaux et goélettes de la capacité de trois mille six cent cinquante tonneaux, quinze mille cinq cent quatre-vingt-une tonnes de houille.

Quatre navires à voiles de la capacité de trois mille vingt-cinq tonneaux ont débarqué deux mille dix-neuf tonnes de sel.

Huit navires à voiles de la capacité de sept mille cent soixante-sept tonneaux se sont servis des docks pour y prendre des chargements complets de bois de construction et de madriers; deux navires à voiles de la capacité de deux mille sept cent trente-six tonneaux ont aussi employé les docks en y prenant une partie de leur chargement. Il a fallu pour le trafic employer deux mille six cent cinquante wagons de chemin de fer.

Cinq navire à voiles de la capacité de mille cent cinquante-neuf tonneaux y ont débarqué mille une tonnes de mélasse.

IMMIGRATION.

Les différents paquebots ont débarqué aux bâtiments de l'immigration sur les docks Louise, dans le cours de la dernière saison, huit mille trois cents passagers d'entrepont, qui ont été ensuite transportés à leur destination par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Il n'a pas été tenu note des voyageurs de première.

Le steamer *Haveton*, transportant un chargement complet de houille à Montréal, a frappé un rocher près de la baie Sainte-Croix et a coulé ; il a été ensuite remis à flot et remorqué dans le bassin Louise, où on l'a en partie déchargé, puis il a été conduit au quai de M. Davies, à Lévis, où il se trouve maintenant.

Le steamer *Parkmore* s'étant échoué au large de Matane a été remorqué, après avoir été remis à flot, à Québec, et placé dans le bassin Louise pour y être examiné. Comme il n'avait pas subi d'avaries il a pu ensuite se rendre à Montréal.

Le navire *America*, qui transportait à l'étranger un chargement complet de bois de construction et de madriers, s'étant échoué sur les battures de Beauport, on dut le remorquer dans le bassin Louise. L'examen du navire ayant démontré qu'il n'avait pas subi d'avaries on lui permit de continuer son voyage.

Le steamer *Challerton*, qui avait une cargaison générale, s'échoua en arivant au pays et fut remorqué dans le bassin Louise puis examiné. Le navire avait subi de grandes avaries, mais on lui permit de se rendre à Montréal pour y déposer son chargement. Il est ensuite revenu au bassin de radoub de Lévis pour y subir des réparations.

Le steamer *Rosarian*, arrivant au pays avec une cargaison générale, brisa en mer son arbre intermédiaire et fut remorqué à Montréal. Après y avoir déposé son chargement il fut remorqué dans le bassin Louise en attendant la fabrication d'un nouvel arbre, puis il est parti pour la mer le 5 décembre.

Le steamer *Hestia*, transportant un chargement général, a perdu son propulseur dans son voyage au pays ; il s'est rendu à Montréal à la remorque pour décharger sa cargaison, puis est revenu au bassin Louise, a pris les deux tiers d'un chargement de madriers, et s'est dirigé sur la mer le 5 décembre.

On utilise en hiver les hangars à marchandises du mur transversal pour y emmagasiner la farine, le fourrage et le sel que leurs propriétaires doivent cependant enlever avant l'ouverture de la navigation,

A partir du 20 novembre les bassins servent de quartiers d'hiver à un grand nombre de navires de mer et d'autres bâtiments de tonnage divers, qui s'y trouvent à l'abri jusqu'à l'ouverture de la navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAS. J. GOLDEN,
Gardien de quais.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 31 décembre 1894.

RELEVÉ indiquant le mouvement du cabotage du port pendant la saison de navigation de 1894 (dressé sur les rapports faits à ce bureau).

Chargements par	goélettes	534
do	bateaux	499
do	barges	87
do	bateaux à vapeur	283
Tonnage		357,521
Equipages, hommes		15,630
Passagers		68,859

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

ÉTAT comparatif des recettes de la commission pour les années 1893 et 1894.

	1893.	1894.	Différence en 1894.
	$ c.	$ c.	$ c.
Droits de tonnage	12,768 18	12,601 62	*166 56
" d'importation	2,736 17	3,227 24	†491 07
" d'exportation	3,608 19	4,006 52	†398 33
" de havre	2,377 08	2,636 99	†259 91
Recettes provenant des propriétés	43,080 87	41,110 94	*1,969 93
Intérêt	1,353 56	579 25	*774 31
Lots de grève et en eau profonde	1,953 04	1,481 71	*471 33
Divers	22 00	5 75	*16 25
	67,899 09	65,650 02	*2,249 07

*Diminution, †Augmentation.

REGISTRE de la marée d'après le marégraphe du bassin de radoub de Lévis, dont le zéro est de niveau avec le seuil du bassin, ou à 7 pieds plus bas que l'eau basse des grandes marées.

Janvier—Marée la plus haute, 27′ 50″ le 30, 1.15 p.m.
do la plus basse, 6′ 80″ le 25, 9.45 "
Vent d'ouest durant 16 jours.
" d'est " 15 "
Température la plus basse, 20° le 10.
" la plus élevée, 36° le 22.

Février—Marée la plus haute, 25′ 25″ le 8, 8.15 p.m.
" la plus basse, 6′ 50″ le 21, 7.20 p.m.
Vent d'ouest durant 20 jours.
" d'est durant 8 jours.
Température la plus basse, 20° le 24.
" la plus élevée, 36° le 18.

Mars—Marée la plus haute, 26′ 50″ le 23, 7.55 p.m.
" la plus basse, 7′ 50″ le 5, 5.30 a.m.
Vent d'ouest durant 14 jours.
" d'est durant 17 jours.
Température la plus basse, 4° le 27.
" la plus élevée, 54° le 6.

Avril—Marée la plus haute, 27′ 20″ le 9, 8.10 a.m.
" la plus basse, 8′ 40″ le 3, 3.15 p.m.
Vent d'ouest durant 10 jours.
" d'est durant 20 jours.
Température la plus basse, 8° le 3.
" la plus élevée, 72° le 18.

Mai—Marée la plus haute, 28′ 20″ le 7, 6.55 a.m.
" la plus basse, 9′ 80″ le 7.
Vent d'ouest durant 12 jours.
" d'est durant 19 jours.
Température la plus basse, 36° le 13.
" la plus élevée. 77° le 22.

Juin—Marée la plus haute. 27′ 50″ le 6, 7.35 a.m.
" la plus basse, 9′ 00″ le 16, 5.25 p.m.
Vent d'ouest durant 17 jours.
Vent d'est durant 13 jours.
Température la plus basse, 48° le 5.
" la plus élevée, 87° le 29.

Juillet—Marée la plus haute, 27′ 30″ le 4, 6.40 a.m.
" la plus basse, 8′ 80″ le 31, 5.30 p.m.
Vent d'ouest durant 25 jours.
" d'est durant 6 jours.
Température la plus basse, 54° le 31.
" la plus élevée, 95° le 20.

Août—Marée la plus haute, 27′ 10″ le 3, 7.25 a.m.
" la plus basse, 8′ 15″ le 5, 9.25 p.m.
Vent d'ouest durant 21 jours.
" d'est " 8 "
" de nord " 1 "
" de sud " 1 "
Température la plus basse, 46° le 27.
" la plus élevée, 82° le 7.

Sept.—Marée la plus haute, 26′ 55″ le 30, 7.05 p.m.
" la plus élevée, 8′ 10″ le 30.
Vent d'ouest durant 18 jours.
" d'est durant 12 jours.
Température la plus basse, 34° le 26.
" la plus élevée, 80° le 9.

Octobre—Marée la plus haute, 26′ 80″ le 17, 7.45 p.m.
" la plus basse, 8′ 00″ le 16, 6.00 a.m.
Vent d'ouest durant 17 jours.
" d'est durant 14 jours.
Temperature la plus basse, 32° le 30.
" la plus élevée, 60° le 4.

Novembre—Marée la plus haute, 27′ 05″ le 14, 6.55 p.m.
" la plus basse, 5′ 80″ le 20, 6.00 p.m.
Vent d'ouest durant 17 jours.
" d'est " 12 "
" de nord " 1 "
Température la plus basse, 3° le 29.
" la plus élevée, 52° le 1er.

Déc.—Marée la plus élevée, 30′ 00″ le 27, 6.53 p.m.
" la plus basse, 7′ 65″ le 28.
Vent d'ouest durant 22 jours.
" d'est durant 9 jours.
Température la plus basse, 12° le 29.
" la plus élevée, 44° le 17.

Les observations pour la température sont prises à 7 a.m. et à 3 p.m. à l'ombre.

U. VALIQUET,
Surintendant du bassin de radoub, Lévis.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

Note concernant l'ouverture et la clôture de la navigation, ainsi que la formation de la glace dans le port de Québec en 1894.

La goélette *Clara* apportant du bois de chauffage est arrivée dans le port le 21 mars.

La débâcle dans le bassin de marée et le bassin à flot s'est opérée le 19 avril.

Sur la rivière Saint-Charles et à l'île d'Orléans la glace est partie le 19 avril.

Le bateau à vapeur *Canada*, de la ligne Richelieu et Ontario, est arrivé dans le port le 23 avril.

Le premier steamer de mer, le *Lake Huron*, est arrivé le 26 avril.

Le deuxième, le steamer *Sarmatian*, est arrivé dans le port le 29 avril.

Le premier brigantin, le *Victoria*, est arrivé dans le port le 27 avril.

Le dernier paquebot, le steamer *Mongolian*, a quitté le port le 18 novembre.

Les deux derniers steamers à fret, les steamers *Rosarian* et *Hestia*, ont quitté le port le 5 décembre.

Le dernier navire à voiles, *Ellen Grant*, a quitté le port le 1er novembre.

Le 27 novembre la rivière Saint-Charles et les deux bassins étaient couverts de glace.

Le pont de glace s'est fermé à l'île d'Orléans le 6 janvier.

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

Bureau des commissaires du havre,
Québec, 2 janvier 1894.

QUÉBEC.

Dt. — État de l'actif et du passif d'après le bilan jusqu'à date. — Av.

1894.	Actif.	$ c.	$ c.	1894.	Passif.	$ cts.	$ c.
31 déc..	Biens-fonds—			31 déc..	Débentures du port de Québec	3,612,802 42	
	Quai du brise-lames	225,470 83			Receveur général	43,380 00	
	" de la Pointe-à-Carcy	288,059 50					3,656,182 42
	" des Indes orientales	48,552 99			Surplus, composé comme suit—		
	" du Grand-Tronc	15,740 32			Lots de grève et en eau profonde	5,476 31	
	" Wellington	86,541 85			Profits et pertes	378,056 38	
	" d'Atkinson	51,103 20					432,762 69
	" de Reynar	9,918 29					
			725,386 98				
	Améliorations du havre						
	Rivière Saint-Charles		3,115,030 70				
	Quai de la Pointe-à-Carcy						
	Approfondissement de la façade intérieure		50,275 30				
	Somme en caisse	2,475 06					
	do en dépôt	12,862 58					
			15,337 64				
	In re lots de grève et en eau profonde						
	Capital au débit "divers"	34,864 58					
	Arrérages d'intérêt le 24 juin	5,745 47					
	" " le 24 décembre	976 52					
			41,586 57				
	Loyers, quaiage, etc—						
	Par divers d'après le bilan, y compris réclamations non réglées contre le gouvernement	131,808 82					
	Loyers acquis mais non encore dus	1,568 71					
			133,377 53				
	Vérins en réserve		394 87				
	Ancres "		245 59				
	Outils "		1,956 71				
	Effets en portefeuille		1,780 74				
	Mobilier de bureau		3,572 57				
			4,088,945 11				4,088,945 11

JAS. WOODS, *secrétaire-trésorier.*

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné l'état de l'actif et du passif de la commission du havre de Québec le 31 décembre 1894, et que nous l'avons trouvé exact.

A. GABOURY, } *Auditeurs.*
A. AHERN, }

Québec, 25 janvier 1895.

Dt. — **Bilan, 31 décembre 1894.** — **Av.**

Dt.		$ c.	Av.	$ c.
Meubles de bureau		3,572 57	Lots de grève et en eau profonde	54,706 31
Somme au débit des concessionnaires			Receveur général	43,380 00
Lots de grève et en eau profonde		40,610 05	Débentures du havre de Québec	3,612,802 42
Au débit de diverses personnes pour loyers, quaiage, y compris les réclamations non réglées contre le gouvernement		131,808 82	Profits et pertes	378,056 38
Quai du brise-lames		225,470 83		
do de la Pointe-à-Carcy		288,059 50		
do des Indes orientales		48,552 99		
do du Grand-Tronc		15,740 32		
do Wellington		86,541 85		
do d'Atkinson		51,103 20		
do de Reynar		9,918 29		
Améliorations du havre, rivière Saint-Charles		3,115,030 70		
Pointe-à-Carcy, creusage, façade intérieure		50,275 30		
En caisse	$ 2,475 06			
En dépôt	12,862 58			
		15,337 64		
Compte de vérins		394 87		
do d'outils		1,956 71		
do d'ancres		245 50		
Effets en portefeuille		1,780 74		
Compte indéterminé—				
Loyers, quaiage et emmagasinage	$ 1,568 71			
Arrérages, lots de grève et en eau profonde	976 52			
		2,545 23		
		4,088,945 11		4,088,945 11

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné les livres et pièces justificatives de la commission du havre de Québec pour l'année terminée le 31 décembre 1894, et que ce qui précède est une copie correcte du bilan.

A. GABOURY, } *Auditeurs.*
A. AHERN, }

Québec, 25 janvier 1895.

Dt. — **Recettes et dépenses.** — **Av.**

1894.		$ c.	1894.		$ c.
31 déc....	Droits de tonnage	12,601 62	31 déc....	Appointements des employés	8,536 00
	" d'importation	3,227 24		" sténographes	558 25
	" d'exportation	4,006 52		Frais judiciaires	612 45
	" de havre	2,636 99		Auditeurs pour 1893	200 00
	Recettes provenant des propriétés	41,110 94		Dépenses sur les propriétés	18,881 50
	Lots de grève et en eau profonde	1,481 71		Services des commissaires	2,485 00
	Intérêt	579 25		Rapports et annexes	624 14
	Divers	5 75		Services du maître de havre	219 00
				Compte de gaz, 12 mois	92 17
				Enlèvement de la neige	75 00
				Papeterie	309 18
				Paiements aux notaires	152 20
				Enlèvement d'épaves à Lévis	75 00
				Ferronnerie et plombage	76 10
				Divers	1,200 84
				Surplus sur les frais d'exploitation	31,553 19
		65,650 02			65,650 02

Note.—Compris dans ce surplus de $31,553.19 se trouve le compte annuel non réglé de $13,845.48 contre le ministère de l'intérieur pour loyer du terrain occupé par le dépôt des immigrants.

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 25 janvier 1895.

Au président et aux commissaires,
Commission du havre de Québec,

MESSIEURS,—Nous avons l'honneur de faire rapport que nous avons examiné les livres et les pièces justificatives de la commission pour l'année 1894, et nous sommes heureux de déclarer que nous avons tout trouvé en bon état.

Nous devons remercier le secrétaire de nous avoir donné toutes les facilités possibles.

Nous avons l'honneur d'être, messieurs,
Vos obéissants serviteurs,

A. GABOURY, }
A. AHERN, } *Auditeurs.*

ANNEXE N° 5.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE BELLEVILLE POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BELLEVILLE, 14 janvier 1895.

A l'honorable ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les commissaires du havre de la cité de Belleville ont l'honneur de vous présenter sous ce pli un état des recettes et dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Vous trouverez également ci-joint le rapport du maître de havre pour cette année. D'après ce rapport les recettes provenant des droits sont un peu moindres que l'année dernière, car on a descendu moins de troncs d'arbres sur la rivière Moira.

Les commissaires sont heureux de faire rapport que l'on a vigoureusement poursuivi pendant l'année la construction de la levée destinée à protéger le côté ouest de l'embouchure de la rivière Moira, que l'on a enlevé une grande partie de la pointe Ashery, ainsi qu'exécuté beaucoup de forage à vapeur, etc. Mr W. W. Lee, qui a été chargé de surveiller ces travaux, soumet un rapport que j'annexe au mien.

L'ouvrage fait par le dragueur de l'Etat *Queen* dans le havre a été très utile, et les commissaires espèrent qu'on le continuera dans le cours de la prochaine saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEORGE WALLBRIDGE,
Président de la commission du havre de Belleville.

CANADA
PROVINCE D'ONTARIO,
Comté de Hastings,
savoir:

Dans l'affaire du rapport des commissaires du havre de Belleville pour l'année 1894.

Je, George Wallbridge, marchand de la ville de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solennellement:

1. Que je suis président de la commission du havre de Belleville.
2. Que ci-annexé est un état des recettes et dépenses de la commission du havre de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1894.
3. Que cet état, tel qu'il est dressé, est exact et fidèle.
4. Que, au meilleur de ma connaissance et croyance, rien de ce qui doit y figurer n'en est omis sciemment, ou y est inexactement inséré.

Et je fais cette déclaration en conscience, la croyant vraie, et en vertu de "l'Acte concernant les serments extrajudiciaires."

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, ce 16e jour de janvier de de l'année de Notre-Seigneur 1895.

GEO. WALLBRIDGE.

FRANCIS S. WALLBRIDGE,
Commissaire, etc., en H. C. J.

ÉTAT des recettes et dépenses des commissaires du havre de Belleville, Ont., pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Dt.

Recettes.	$ c.	$ c.
Droits de havre perçus durant l'année, d'après l'état du maître de havre	2,928 97	2,928 97
		471 60
Solde en caisse au 1er janvier 1895		3,400 57

Av.

Dépenses.		$ c.	$ c.
Jetées—Replacement et réparation		58 09	
Bouées—Placement et enlèvement		12 61	
Estacades—Enlèvement, etc		100 00	
Dragage—Y compris enlèvement de la Pointe Ashery, forage à la vapeur, minage, dualine, etc		1,255 39	
Foret à vapeur—Et l'outil. néces. pour miner les rochers.		472 92	
Amélioration du port—Construction de la levée sur le côté ouest de la rivière		739 34	
Appointements—			
Maître de port	$ 600 00		
Commis	99 65		
		699 65	
Dépenses de bureau—			
Loyer	$ 16 00		
Papeterie et frais de port	3 65		
Combustible pour le bureau	2 75		
Nouveau pupitre	10 00		
Divers	7 40		
		39 80	
			3,377 80
Solde en caisse			22 77
			3,400 57

E. et O. E.

Ce qui précède est un état des recettes et dépenses mentionnées dans la déclaration de George Wallbridge faite devant moi le 23me jour de janvier 1895.

FRANCIS S. WALLBRIDGE,
Commissaire, etc.

Inspection des bateaux à vapeur.

BELLEVILLE, ONT., 1er janvier 1895.

M. GEO. WALLBRIDGE,
Président de la commission du havre,
Belleville, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'avancement des travaux d'amélioration du port de Belleville, c'est-à-dire le dragage, la construction du mur sur la levée occidentale de la rivière Moira, etc., pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Me conformant à vos instructions, j'ai fait commencer en mai le mur de la rivière à la ligne de la propriété Hill. Ce mur, comme vous le savez, est très solide. Nous avons commencé par creuser à une profondeur suffisante pour obtenir une fondation solide et pour prévenir tout affouillement par les courants de la rivière. Les fondations du mur de même que le mur jusqu'à une hautenr d'environ six pieds sont construits de très gros "cailloux", le reste se compose de très grandes pierres plates retirées de l'eau par la drague *Queen*. A l'exception de 40 pieds linéaires du couronnement ce mur est terminé à partir de la ligne de la propriété Hill jusqu'à une distance couvrant à peu près 1,200 pieds vers l'endroit désigné sous le nom de "Ashery." Le mur postérieur a été rempli sur presque toute sa hauteur ; mais l'on a cependant encore beaucoup de remplage à opérer pour niveler depuis en arrière du mur jusqu'au chemin ou rue.

Les très fortes obstructions qui se trouvaient à l'embouchure de la rivière, c'est-à-dire les anciens bâtiments Ashery et la pointe Ashery ont été enlevés, en sorte que l'on a maintenant une ligne droite libre de tout obstacle depuis la propriété Hill jusqu'à l'embouchure de la rivière. On peut à peine estimer tout le bien que cela fera en empêchant le embâcles de glace qui se formaient à cet endroit, causant ainsi des inondations et dommages aux propriétés. Lorsque le chenal de la rivière sera complété, nous sommes certains que la propriété située sur le côté ouest de la rivière ne suffira plus lors de la débâcle. C'est l'espoir qu'on donnera suite en 1895 au plan d'acheter la propriété Hill, ce qui permettra d'enlever la grande batture qui s'avance si loin dans la rivière, et je ne puis trop fortement recommander de faire la chose tout de suite, afin que l'on puisse alors construire un mur complet depuis le pont d'en bas jusqu'à l'embouchure de la rivière. La levée ainsi que le mur partant de l'ancienne pointe Ashery allant dans une direction franc ouest n'est pas actuellement d'aussi grande importance, il faudra cependant les terminer bientôt afin de profiter de toutes les matières draguées dans le port.

Relativement au dragage, je puis dire que l'ouvrage fait par la drague *Queen* a été bien exécuté ; il s'agissait de creuser presque partout dans le roc solide, et le travail a fort avancé. Ainsi que vous le savez, le forage précédant le dragage a été fait par le foret à vapeur acheté spécialement à cette fin par les commissaires du havre ; l'outillage était excellent et l'on en a obtenu de bons résultats ainsi qu'épargné de la main-d'œuvre.

Il a été aussi fait une grande quantité de dragage au bord du *Outer*, ou tranchée Munson (*Munson Cut*). L'on devra continuer cette partie du travail afin d'obtenir un chenal continue dans la rivière entre l'*Outer* et l'eau profonde.

Bien que la rivière ait charrié une quantité extraordinaire de frazil dans le cours de l'hiver de 1893-94, les propriétés avoisinantes n'ont aucunement souffert d'inondations, ce qui démontre d'une manière concluante que le plan adopté pour la protection dans cette occurrence est le bon; en effet, bien que les constructions soient encore incomplètes, l'on a cependant obtenu des résultats très avantageux.

Le tout respectueusement soumis.

Votre obéissant serviteur,

W. W. LEE,
Surintendant.

CANADA,
Province d'Ontario,
Comté de Hastings,
savoir:

A propos du rapport du maître de havre de la cité de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1894.

Je, Daniel Collins, maître de havre, de la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solennellement:—

1. Que je suis maître de havre dans la ville de Belleville.

2. Que mon rapport ci-annexé contient un état fidèle, exact et complet des recettes du havre de la cité de Belleville pendant l'année expirée le 31 décembre 1894.

3. Que ce rapport est à tous autres égards fidèle et exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

Et je fais cette déclaration solennelle en conscience, la croyant vraie, et en vertu de l' "Acte concernant les serments extrajudiciaires."

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, le 16e jour de janvier de l'année de Notre-Seigneur 1895.

D. COLLINS
Maître de havre.

FRANCIS S. WALLBRIDGE,
Commissaire, etc., en H. C. J.

A l'honorable ministre
de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—Le soussigné, maître de havre de la cité de Belleville, a l'honneur de soumettre le rapport suivant pour l'année 1894.

La navigation, dans le port de Belleville, s'est ouverte le 5 avril et terminée le 3 décembre.

Les droits perçus ont été comme suit:—

Montant provenant des importations	$1,699 71
Montant provenant des exportations	1,229 26
	$2,928 97

Droits d'importation sur 14,203 tonnes de houille	$1,420 30
" 3,500 boisseaux de blé	4 38
" 14,079 " d'orge	17 60
" 6,991 " de maïs	8 74
" 628 cordes de bois	31 40
" 500,300 pieds de bois de construction	25 03
" 102 tonnes de farine	10 20
" 224 " de terre à potier	13 44
" 228½ " de ciment	22 85
" 265 " de granit	26 50
" 108½ " de marchandises	108 15
" divers	11 12
	$1,699 71

Droits d'exportation sur troncs d'arbres et bois de construction	$1,090 97
" 846 tonnes de marchandises	84 60
" 24,337 boisseaux d'orge	30 43
" 10,008 " de blé	12 51
" 6,837 " de pois	8 67
" divers	
	$1,229 26

Inspection des bateaux à vapeur.

Les droits provenant des importations accusent une légère augmentation comparativement au montant perçu l'an dernier, tandis qu'il y a une petite diminution pour ceux provenant des exportations. Cela est dû à ce que le nombre de troncs d'arbres, etc., descendus sur la rivière Moira a été moins considérable que l'année dernière.

La drague a réussi à élargir le chenal dans le port ainsi qu'à enlever les battures, en sorte que les marins éprouvent maintenant moins de difficultés qu'autrefois pour entrer dans le port ou en sortir. Comme l'eau s'est maintenue très basse cette année ainsi que les deux ou trois dernières années, il reste encore beaucoup à faire sous ce rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. COLLINS,

Maître de havre.

ANNEXE 6.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DES TROIS-RIVIÈRES POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

Bureau du secrétaire.
Trois-Rivières, 2 février 1895.

Mr Wm. Smith,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

Monsieur,—Conformément aux instructions des commissaires du havre des Trois-Rivières, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'instruction de l'honorable ministre de la marine, un état des recettes et dépenses de la commission pour l'année terminée le 31 décembre 1894. J'inclus également un état du commerce et de la navigation du port et du district des Trois-Rivières pendant la même année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Respectueusement à vous,
GEORGE BALCER,
Secrétaire-trésorier.

Inspection des bateaux à vapeur.

RELEVÉ du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrée et de sortie au bureau de douane des Trois-Rivières durant l'année 1894.

Relevé des navires entrés au port.	N°	Tonnage.	Relevé des navires sortis du port.	N°	Tonnage.
Total des arrivages	40	56,263	Total des navires partis	40	56,263
Vapeurs	26	42,111	Anglais	23	35,968
Voiliers	14	14,152	Scandinaves	14	14,152
			Belges	2	3,743
			Français	1	2,400
Partant de			Allant à des		
Ports de l'intérieur	22	37,275	Ports de la Grande-Bretagne	31	46,759
do norvégiens	8	7,920	do des provinces maritimes	4	4,836
do de la Grande-Bretagne	6	6,232	do de l'intérieur	1	2,400
do des provinces maritimes	4	4,836	do de Terre-Neuve	2	2,268

PORT DES TROIS-RIVIÈRES.

Vapeurs arrivés	22	36,611	Vapeurs partis pour la Gr.-Bretagne	18	30,290
Voiliers do	1	915	do pour les prov. marit.	4	4,836
			do pour les pts de l'intér.	....	....

PORTS EXTÉRIEURS—BATISCAN.

Vapeurs arrivés	1	900	Vapeurs partis pour la Gr.-Bretagne	10	9,912
Voiliers do	9	9,012			

LAC SAINT-PIERRE—PIERREVILLE, LOUISEVILLE.

Vapeurs arrivés	3	4,600	Vapeurs partis pour la Gr.-Bretagne	7	8,825
Voiliers do	4	4,225			

TRAFIC LOCAL.

	Nombre.	Tonnage.
Bateaux, non enregistrés	167	....
Goélettes	11	751
Barges	40	4,606
Vapeurs et remorqueurs	148	23,903
		29,260
Barges américaines	345	32,279
	711	61,439

(Non compris les bateaux de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, ni les vapeurs locaux.)

RÉCAPITULATION.

Navires de long cours.	Navires.	Tonnage.
Port des Trois-Rivières	23	37,526
Ports extérieurs : Batiscan	10	9,912
" Lac Saint-Pierre	7	7,825
	40	56,263
Barges américaines	345	32,279
Caboteurs	366	29,260
Total	751	117,802

En 1894, le volume total de notre commerce, d'après les rapports de la douane et des consuls, pour le port et les ports extérieurs des Trois-Rivières, s'est chiffré par $1,114,391.	$	$
Divisé comme suit :—		
Exportations		944,276
Importations		170,125
Contre un total de $989,691 en 1893.		
Les exportations sont divisées comme suit :—		
Aux Etats-Unis—		
23,625,000 pieds de bois de service	341,583	
30,175 cordes de bois à pulpe	127,870	
Pulpe de bois	56,357	
3,427 tonnes de foin	24,847	
Bardeaux	13,944	
Traverses de chemins de fer	10,422	
Autre bois	4,547	
Lattes	1,610	
Allumettes	1,000	
Douves	816	
Agneaux et moutons	12,992	
Minéraux, etc	7,548	
Peaux et fourrures	3,719	
Chevaux	296	
Mobilier	19,394	
Divers	6,688	
		633,633
A la Grande-Bretagne—		
22,561,250 pieds de bois de service	267,874	
Pulpe de bois	33,460	
Cuir, chaussures	2,120	
		303,454
A Terreneuve—		
Bois de service	1,158	
520 tonnes de foin	4,010	
		5,168
A l'Allemagne—		
Fourrures		2,021
Total des exportations		944,276
Les importations sont :—		
Des Etats-Unis—		
Farine et provisions	14,569	
Houille	10,451	
Quincaillerie et machines	5,000	
Peaux et fourrures	3,821	
Cuir et articles en cuir	3,410	
Cuivre et cuivre ouvré	2,558	
Articles en soie, laine et coton	2,832	
Jonc, rotin et millet à balais	1,929	
Articles manufacturés	1,444	
Electro-plaqués, etc	1,070	
Articles de fantaisie	847	
Drogues et produits chimiques	750	
Tabac	710	
Garnitures de gant	524	
Livres et imprimés	595	
Divers	1,970	
Paquets, divers	1,420	
Effets de colons	49,992	
		103,992

	$	$
Des provinces maritimes—		
Houille	....	35,000
De la Grande-Bretagne—		
Lainages et cotonnades	11,550	
Nouveautés	3,650	
Chapeaux	2,210	
Fourrures	1,569	
Cuir	573	
Divers	385	
		19,937
De France—		
Livres et imprimés	2,199	
Eau-de-vie	872	
Vin	177	
Garnitures de gants	820	
Pierres à meules, non ouvrées	661	
Nouveautés	227	
Divers	73	
		5,029
De Hollande—		
Genièvre	....	2,316
D'Allemagne—		
Cuir	1,728	
Fourrures	331	
Vin	129	
		2,188
D'Autriche—		
Fourrures	....	1,110
De Belgique—		
Verre	....	289
D'Espagne—		
Vin	....	264
Total des importations	....	170,125

COMMISSION DU

Recettes et dépenses

Recettes.

Mois.	PERCEPTION DES DROITS DE PORT.								
	Bureau des commissaires.					Douanes.			
	Droits de tonnage sur navires.	Sur marchandises. Arrivée.	Sur marchandises. Départ.	Commutation.	Loyer de quai et mouillage.	Droits de tonnage.	Sur marchandises. Arrivée.	Sur marchandises. Départ.	Droits de mouillage.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Janvier	144 76	16 92	159 85	....	30 00	....	....	....	....
Février	3 00	4 47	52 00	....	....	....	....	....	....
Mars	10 85	27 60	6 36	....	....	....	....	....	....
Avril	51 61	....	....	....	....	....	....	....	....
Mai	8 49	2 00	14 39	....	....	....	....	....	....
Juin	10 68	27 49	8 23	....	....	....	....	....	....
Juillet	12 66	40 81	35 74	....	75	....	....	....	....
Août	7 85	38 13	4 96	1 50	1 00	....	....	....	....
Septembre	88 53	26 22	5 35	....	....	....	....	....	....
Octobre	84 03	34 31	10 80	....	202 00	500 00	200 00	750 00	50 00
Novembre	192 75	23 48	10 34	756 35	....	....	....	....	....
Décembre	142 73	22 62	241 30	17 35	....	985 99	472 95	1,489 99	135 43
	757 94	263 45	549 32	775 20	233 75	1,485 99	672 95	2,239 99	185 43

Récapitulation.

Bureau des commissaires—			
Droits de tonnage	$ 757 94		
Droits de port, arrivée	263 45		
" " départ	549 32		
Commutation	775 20		
Loyer et mouillage	233 75		
		$ 2,579 66	
Douanes—			
Droits de tonnage	$ 1,485 99		
Droits de port, arrivée	672 95		
" " départ	2,239 99		
Mouillage	185 43		
		4,584 36	
Total des recettes			$ 7,164 02
Dépôt et argent en caisse le 1er janvier 1894			2,827 82
			$ 9,991 84

HAVRE DES TROIS-RIVIÈRES.

pour l'année 1894.

Dépenses.

DÉPENSES D'ADMINISTRATION.						DÉPENSES IMPUTABLES AU					
Dépenses courantes.	Appointements et commission.	Loyer.	Impression et papeterie.	Dépenses de voyages et autres.	Remb'rsements.	Bureau de l'ingénieur.	Réparations.	Compte de construction.	Compte de propriété.	Compte d'intérêt.	Divers.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
40 05	118 19	00	...	...	...	2 25	66 19	16 00	...	105 75	*500 00
47 55	42 82	...	...	...	...	...	4 00	20 00	...	148 60	
32 25	125 65	50 00	...	23 80	...	...	7 25	...	...	93 95	
19 73	206 66	...	...	...	...	...	15 60	...	9 15	...	
35 28	71 37	...	...	8 40	...	...	15 50	166 80	...	121 60	
13 60	83 60	...	45	20 00	...	...	19 01	...	...	167 70	
54 18	216 48	50 00	...	...	12 36	...	27 00	...	...	66 60	
20 33	92 87	...	...	...	...	...	27 59	...	...	...	
30 74	95 31	50 00	4 12	9 20	...	...	5 00	...	...	80 62	
26 30	112 67	...	30 15	...	...	10 00	7 25	...	...	1,024 33	*500 00
27 85	182 56	...	8 00	...	...	...	36 41	...	...	155 70	
21 77	286 00	...	47 55	...	...	...	57 42	...	...	13 80	
369 63	1,634 18	200 00	90 27	61 40	12 36	12 25	288 22	202 80	9 15	1,978 65	1,000 00

* Effets à ordre payés.

Récapitulation.

ADMINISTRATION—				
Dépenses courantes	$ 369 63			
Appointements et commissions	1,634 18			
Loyer	200 00			
Impression et papeterie	90 27			
Dépenses de voyage, etc	61 40			
Remboursements	12 36			
		$ 2,367 84		
DÉBOURSÉS—				
Bureau de l'ingénieur et réparations	$ 300 47			
Construction et propriété	211 95			
		512 42		
Intérêt et débentures		1,978 65		
Billets rachetés		1,000 00		
			$ 5,858 91	
Dépôt à la banque et argent en caisse le 31 décembre 1894			4,132 93	
				$ 9,991 84

ANNEXE N° 7.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE SYDNEY-NORD, C-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

SYDNEY-NORD, C.-B., 15 janvier 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN, M.P.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport des commissaires du havre de Sydney-Nord, pour 1894, auquel est annexé celui du maître de havre.

Les lettres publiées dans les journaux au sujet de la route du Saint-Laurent ayant été portées à l'attention des commissaires du havre, ces derniers ont étudié la question, et l'on trouvera à la dernière page le résultat de leur enquête.

Le port est libre de glace à cette date, il n'est pas fait rapport que la glace soit prise sur le Saint-Laurent ou sur la côte, et des navires arrivent et partent tous les jours.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
GEORGES E. DOBSON,
Secrétaire.

A l'honorable JOHN COSTIGAN, M.P.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux dispositions de l'article 4 de la 42me Vict., ch.— nous avons l'honneur de vous présenter le rapport suivant pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Le revenu provenant des navires accuse une augmentation de $403.44, ou 20 pour 100 sur 1893.

Une partie du prolongement du quai de la barre nord a été revêtue de pilotis en bois dur, et le remplage en pierre en arrière du quai dont il était parlé dans notre dernier rapport a été continué l'année passée, et 3,606 tonnes de pierre pour la plus grande partie y ont été déposées afin de garantir les ouvrages en bois. L'amélioration coûte $310.18, et les commissaires projettent de revêtir le reste du prolongement du quai de la barre nord au moyen de pilotis, ainsi que le bloc de délestage d'en haut au fur et à mesure que leurs moyens le permettront.

Sur le solde reporté il a été payé à M. Lithgow $600 à compte de l'hypothèque en sa faveur.

On verra d'après le rapport du maître du havre que les arrivages au port ont été de 1,895 navires, ou 17 pour 100 de plus qu'en 1893. Le tonnage collectif était de 701,242, soit 34 pour 100 de plus que l'année précédente. Sur ce chiffre 671 étaient des steamers, il y en avait eu 146 en 1879, l'année où le port a été confié aux commissaires.

Par suite de la forte augmentation du commerce de houille on a dû augmenter de beaucoup les facilités d'expédition aux jetées de chargement. Actuellement l'on est à réparer et améliorer les jetées des mines de Sydney à Sydney-Nord. A l'une d'elles il y a 22 pieds d'eau, et grâce à ces améliorations et à l'augmentation de la production aux mines l'on pourra délivrer plus de 2,500 tonnes par jour.

La compagnie de houille dite *Dominion* possède trois jetées de chargement sur le côté opposé du port, savoir : les jetées Victoria, Internationale et de Réserve, et à chacune d'elles l'eau a une profondeur suffisante pour permettre aux plus gros bâtiments d'y venir.

Inspection des bateaux à vapeur.

La production extraordinaire de houille pendant l'année, production qui a excédé celles des années précédentes, et qui a exigé un plus fort tonnage pour le transport, a élevé le nombre des arrivages dans le havre et les ports extérieurs à 3,500 steamers et voiliers.

En sus de ce chiffre, une flotte de 165 bateaux a fait la pêche au large de la côte, Sydney-Nord leur servant de havre durant la saison. Cent-vingt de ces bateaux étaient américains et quarante-cinq canadiens. Cette flotte a fait une capture de 8,000,000 de livres de morue et de flétan et de 10,000 barils de maquereau.

Vu que le havre et la côte sont visités par un plus grand nombre de navires, le comité de la chambre du commerce pour les affaires du havre a demandé qu'une lumière électrique fut placée sur le côté extérieur de la barre nord, et une autre à la pointe Anderson, ou au terminus de l'Intercolonial, à Sydney, le courant électrique devant être fourni respectivement par les compagnies d'éclairage électrique de Sydney et de Sydney-Nord.

Les capitaines de navires océaniques ont aussi fait comprendre à la commission du havre l'importance et la nécessité qu'il y avait de placer une sirène à Flax-Point, et une bouée automatique au large de Point-Aconi. Les commissaires signalent respectueusement l'importance de ces améliorations, vu le grand nombre de steamers océaniques et de voiliers qui visitent le havre et la côte, et l'opportunité de faciliter une navigation rapide aux navires à charbon et aux steamers qui font le commerce de transport.

Le bulletin suivant de la température de 1894 donne la date de la plus haute température ainsi que celle de la plus basse de chaque mois :

Date.		Date		
25 janvier	48·0	18 janvier	10·5	au-dessous de zéro.
19 février	43·5	25 février	11·0	" "
6 mars	54·0	25 mars	5·5	" "
22 avril	63·5	4 avril	3·5	au-dessus "
30 mai	69·5	1er mai	24·0	" "
27 juin	86·0	13 juin	30·5	" "
29 juillet	89·0	24 juillet	37·0	" "
7 août	85·0	15 août	40·5	" "
21 septembre	74·0	9 septembre	28·5	" "
5 octobre	67·0	24 octobre	23·5	" "
1er novembre	61·0	20 novembre	15·0	" "
29 décembre	55·0	11 décembre	10·5	" "

BULLETIN DE LA TEMPÉRATURE DE 1893.

La température moyenne des trois mois de l'été a été de 60·05 ; la température moyenne de l'hiver, de 22·02. La plus haute température, de 88·05, et la plus basse de 1·0, et la moyenne, de 40·03.

Au présent rapport est annexé le relevé fourni par le maître de havre, relevé annuel qui procure à votre département des renseignements sur le havre, indépendamment de l'état indiquant les recettes et dépenses de l'année.

Il est peut-être à propos de remarquer que certaines lettres publiées dans les journaux, lettres hostiles à la route du Saint-Laurent, ont attiré l'attention des commissaires.

Ces lettres tendaient à créer l'impression que l'embouchure du Saint-Laurent sur l'Atlantique, ainsi que les ports du Cap-Breton et de Sydney-Nord, sont obstrués par les glaçons et les bancs de glace pendant la saison de la navigation.

Les commissaires ont examiné soigneusement ces rapports, et constaté que, à partir de la date où la glace du golfe quitte, le printemps, le Saint-Laurent, aucune glace n'est vue dans le Saint-Laurent, le golfe ou l'embouchure du fleuve sur l'Atlantique, jusqu'à ce que la glace du golfe, de l'hiver suivant, fasse son apparition. De plus, aucun banc de glace n'est vu dans le golfe Saint-Laurent pendant les diverses saisons de l'année, vu que l'île de Terreneuve forme un brise-lames naturel et parfait qui protège la grande route du Saint-Laurent et son embouchure sur l'Atlantique.

D'un autre côté, les navires rencontrent peu de brume en venant au havre de Sydney, comme l'indiquent chaque jour les rapports faits sur la température aux stations météorologique et de signaux de Sydney.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

M. J. PHORAN,
W. H. MOORE,
H. DOBSON.
Commissaires du havre.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE SYDNEY-NORD.

ÉTAT général des recettes et déboursés pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Recettes.	$ c.	$ c.	Déboursés.	$ c.	$ c.
Solde en caisse le 31 décembre 1893	1,734 58		Maître du havre	450 00	
Du percepteur des douanes d. le havre de Sydney-Nord	2,415 15		J. R. Lithgow, hypothèque (à compte)	600 00	
			J. R. Lithgow, intérêt	189 00	
			J. R. Lithgow, change sur les remises	2 00	
			Vincent Brown	25 00	
			Appoint. du président	150 00	
			Cie d'imp. *Herald*, c. d. reçus	27 00	
			A. R. Forbes, papeterie	1 80	
			Fret sur cahiers de reçus	0 63	
			A. C. Bertram	68 50	
			L. Macomber, transcription du rapport au clavigraphe	3 00	
			Coût des travaux de remplage et de lestage	310 18	
			Frais de port	0 12	
			G. K. McKeen, livre de notes	1 65	
			Salaire du secrétaire	350 00	
			5 pour 100 au trésorier sur $2,415.15	120 75	
					2,300 13
			Balance en mains à la banque		1,849 60
		4,149 73			4,149 73

RAPPORT DU MAITRE DU HAVRE.

HOUILLE.

MESSIEURS,—Le tableau suivant est un état de la quantité de houille expédiée du port de Sydney-Nord et provenant de toutes les mines de houille depuis 1878 :—

Année.	Sydney.	Victoria.	Inter-nationale.	Bridge-port.	Gardiner.	Réserve.	Total.
1878	106,366	10,547	14,348			7,347	138,608
1879	108,259		21,523			17,269	147,051
1880	115,317		38,897			13,614	167,828
1881	133,135		76,285			68,884	278,204
1882	133,622		102,927			74,432	310,981
1883	131,673	1,521	96,997			104,777	334,908
1884	131,339	10,408	80,798	3,045		86,550	312,140
1885	103,917	39,926	87,485	12,503		72,547	316,458
1886	119,949	40,744	106,149	12,519		83,402	368,823
1887	145,210	55,651	102,485	18,014		76,205	397,565
1888	126,896	72,563	99,544	22,327		100,063	430,333
1889	123,902	91,120	117,086	24,222		110,225	467,555
1890	150,468	77,367	133,076	28,692		134,777	500,688
1891	146,645	96,479	124,677	32,547	17,105	154,656	572,109
1892	164,078	108,332	105,479	31,328	39,485	135,836	584,538
1893	200,000	100,000		185,000		172,000	657,000
1894	230,000	120,910	229,924			211,719	800,733

ÉTAT COMPARATIF du nombre et du tonnage des navires et steamers entrés pour chargements de houille depuis 1879.

Années.	Vapeurs océaniques.		Caboteurs.		Navires.		Barques.		Brigantins.		Goélettes.		Total		Nombre de matelots.
	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.	
1879	41	42,550	105	45,752	8	7,541	134	68,244	145	25,358	717	55,775	1,153	245,220	9,892
1880	197	197,242	43	15,297	13	16,768	156	87,438	157	35,968	607	45,277	1,173	397,990	12,385
1881	253	258,470	55	25,703	9	11,076	136	44,753	125	25,854	439	35,226	1,017	401,082	10,147
1882	174	178,566	128	86,759	5	5,989	110	62,380	185	45,969	498	75,829	1,100	455,492	11,927
1883	217	212,467	178	40,732	11	10,480	105	53,157	145	36,186	826	64,878	1,486	417,894	14,297
1884	271	240,674	121	35,305	11	13,148	159	80,039	189	36,597	856	63,429	1,607	469,189	15,730
1885	240	226,468	71	17,475	5	5,523	133	62,827	166	33,998	702	34,268	1,317	400,557	15,014
1886	289	241,849	77	16,044	5	7,151	150	73,219	86	19,368	861	62,998	1,486	420,619	14,803
1887	292	280,943	82	19,810	6	7,528	110	49,056	102	18,323	672	52,868	1,264	428,528	13,316
1888	335	259,493	160	26,191	6	8,238	78	32,010	109	18,301	591	51,272	1,279	395,505	15,776
1889	423	372,903	86	19,480	5	6,364	81	36,921	100	18,240	749	56,895	1,444	510,803	18,846
1890	391	339,164	90	21,774	10	16,578	126	69,407	80	17,250	1,118	76,457	1,815	540,630	17,557
1891	386	352,649	82	163,165	6	7,906	67	47,101	81	17,090	899	73,334	1,534	515,215	16,000
1892	310	247,245	56	12,768	11	14,300	70	42,544	38	8,080	779	71,520	1,267	396,557	13,389
1893	543	370,892	49	11,153	7	10,276	74	42,868	33	11,040	903	76,972	1,629	524,201	13,765
1894	586	520,655	85	12,500	6	8,070	140	61,653	38	9,797	1,040	88,567	1,895	701,242	19,274

PORT DE SYDNEY-NORD.

ÉTAT COMPARATIF donnant les dates de la clôture et de l'ouverture de la navigation, ainsi que celle du premier arrivage de la mer et du dernier départ, pour les quatorze dernières années.

Années.	Clôture de la navigation	Dernier départ.	Ouverture de la navigation	Premier arrivage.	Nombre de jours de clôture.
1881	22 janv.	19 janv.	25 février.	1er avril.	34 jours.
1882	27 "	24 "	2 mai.	2 mai	95 "
1883	19 "	17 "	28 mars	1er avril.	67 "
1884	16 "	16 "	22 avril	27 "	95 "
1885	22 "	15 février.	24 "	25 "	91 "
1886	28 février.	15 "	4 "	15 "	34 "
1887	21 "	27 janv.	2 "	28 "	39 "
1888	19 janv.	16 "	25 mars	7 "	65 "
1889	23 février.	27 "	6 "	30 mars	10 "
1890	23 "	27 "	6 "	30 "	10 "
1891	27 janv.	17 "	14 "	15 "	45 "
1892*					
1893	16 février.	16 février.	19 mars	19 mars	30 jours.
1894	1er "	23 janv.	15 "	28 "	41 "

*Ouvert tout l'hiver ; navires arrivant et partant chaque mois.
31 décembre, navigation encore ouverte ; bouées non enlevées.

Respectueusement soumis,

GEORGE B. MOFFAT,
Maître de havre, port de Sydney-Nord.

ANNEXE N° 8.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PICTOU, 21 janvier 1895.

M. JOHN HARDIE,
Sous-ministre suppléant de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets les comptes des recettes et dépenses des commissaires du havre, port de Pictou, pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Aussi le rapport du maître de havre, indiquant le nombre de navires qui sont entrés dans le port.

Je suis votre obéissant serviteur,

D. SUTHERLAND,
Secrétaire.

COMMISSAIRES du havre, port de Pictou, en compte avec D. Sutherland, secrétaire.

1893.		$ c.	1894.		$ c.
30 déc..	Balance due sur emprunt........	132 03	30 juin.	Par somme reçue pour droit de hav.	200 00
			31 oct..	" " "	200 00
1894.			26 déc..	" " "	40 00
10 janv..	Payé à Jas. Fraser................	3 50	31 " .	Recettes nettes provenant de quaiage	141 96
20 fév..	Intérêt sur billet à la banq.	12 00		Balance........................	25 58
4 juin..	R. Dunbar, baliser la rivière..................	4 00			
14 " .	R. McGilvray, peinturer les bouées..............	5 00			
....	R. McGilvray, baliser le chenal jusq. quai du gouv.	2 00			
....	J. McRae, baliser le milieu de la rivière..........	8 00			
26 juin..	Intérêt sur billet à la banq.	12 00			
....	Robt. McRay, baliser la rivière O...............	8 00			
....	Pictou Iron Foundry Co..	46 23			
....	Steamer *Daisy*, lever les bouées...................	23 00			
16 avril.	John Haley.............	8 10			
16 sept..	P. Brown et Fils.........	15 00			
4 oct..	F. Rudolph, baliser la rivière E..................	15 00			
26 " .	Intérêt sur billet..........	12 00			
8 déc. .	A. Carson................	1 46			
....	Steamer *Diamond*........	37 00			
26 déc..	Thos. Tanner............	6 57			
....	Jas. Carson et Fils.......	14 18			
....	D. McDonald............	5 00			
....	Jas. Fraser, réparer le quai à New-Glasgow........	118 20			
....	W. Carson................	6 40			
....	John McLellan	87			
....	Chas. Mason, travaux exécutés au quai, New-Glas.	12 00			
31 déc..	Compte du secrét. p. l'année	100 00			
		607 54			607 54
1894.					
31 déc..	Balance due....................	25 58			

D. SUTHERLAND,
Secrétaire.

Assermenté devant moi, 21 janvier 1895.
WILLIAM ROSS, *J.P.*

COMPTES des recettes et dépenses du bureau de perception du havre, port de Pictou, N.-E., pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

1894.	RECETTES.	$ c.	1894.	DÉBOURSÉS.	$ c.
1er jan.	Solde en caisse de 1893	132 00	31 déc.	Traitement du maître de havre pour 1894	400 00
3 déc.	Droits de havre perçus durant l'année 1894	840 91	31 "	Traitement des commissaires du havre pour 1894	440 00
			31 "	Somme en caisse dans la banque de la Nouvelle-Ecosse, réservée pour payer le traite. du maît. d. havre pendant l'hiver d. 1895.	132 91
		972 91			972 91
			31 "	Balance en caisse	132 91

DETTE.

Billet dans la banque de la Nouvelle-Ecosse $500 00

Certifié correct,

D. McDONALD,
Percepteur.

BUREAU DE LA DOUANE, PICTOU, N.-E.,
31 décembre 1894.

PICTOU, 31 décembre 1894.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que les navires suivants sont entrés dans le havre de Pictou, pendant l'année, jusqu'à date :—

Nombre.		Tonneaux.
187	steamers à aubes	126,748
226	" à hélice	62,197
248	goélettes	52,477
7	barques	5,447
2	brigantins	391
		247,060
	Voiliers étrangers.	
6	barques	9,348
1,676		256,408

A M. DANIEL SUTHERLAND,
Secrétaire des commissaires du havre,
Port de Pictou.

JOHN GUNN,
Maître de havre.

ANNEXE N° 9.

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux dont les dispositions se trouvent au chap. 86, Statuts revisés du Canada, pour la nomination de maîtres de ports ; les dates de la proclamation ; les noms des maîtres de port nommés ; les dates de la nomination des maîtres de port ; le montant que les appointements de chacun d'eux ne doivent pas excéder, et le total des droits perçus par chacun d'eux pendant l'année expirée le 31 décembre 1894, avec l'excédent, s'il y en a, porté au crédit du receveur général.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appointem. ne doivent p. excéder.	Montant perçu en 1894.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Collingwood	3 mars '77	Andrew Lockerbie	3 mars '77	200 00	71 50	
Fort-William	7 juill. '91	D. F. Macdonell	3 mars '93	400 00	445 50	45 50
Rivière-au-Français	20 juin, '93	E. Brown, jeune	20 juin '93	200 00	50 50	
Goderich	28 avril '76	William Marlton	8 mai '94	300 00	27 00	
Midland	22 juill. '82	E. Polkinghorn	22 juill. '82	200 00	55 00	
Parry-Sound	24 mars '83	John Galna	19 mars '83	200 00	44 00	
Penetanguishene	2 fév. '77	Francis Dunsome	3 juin '81	200 00	18 00	
Port-Arthur	12 mai '84	D. F. Macdonell	3 mars '93	200 00	226 50	26 50
Rondeau	4 mai '78	W. R. Fellowes	17 déc. '88	100 00	50 50	
Southampton	23 sept. '75	W. H. Johnston	— oct. '82	100 00	30 00	
Sarnia	25 juil. '85	Robert McAdam	3 mai '86	300 00	....	

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appointem. ne doivent p. excéder.	Montant perçu en 1894.	Montant payé au receveur général.
Amherst	14 sept. '78	John Cassidy	2 sept. '78	200 00	10 50	
Bersimis	31 juill. '91	Earl D. Chase	31 juill. '91	200 00	34 50	
Carleton	8 déc. '81	Joseph Cauchon	28 nov. '92	200 00	3 00	
Chicoutimi	17 juin '85	Ainsworth Sturton	8 juin '86	200 00	71 50	
Grande-Entrée	— fév. '92	Colin Wallace	19 fév. '92	200 00	....	
Gaspé	25 sept. '74	Francis J. Eden	3 avril '89	500 00	....	
Havre-aux-Maisons	9 août '87	Peter Bourque	9 août '87	200 00	16 00	
Lachine	19 avril '80	Vacant	....	....	....	
Matane	19 oct. '77	G. C. Pelletier	11 août '88	200 00	11 50	
Métis	7 fév. '78	P. F. Legatt	7 fév. '78	200 00	107 00	
New-Carlisle	25 fév. '89	Digby Smollett	25 fév. '89	200 00	10 00	
New-Richmond	15 avril '82	Henry Leblanc	3 avril '82	200 00	24 50	
Baie-du-Chêne	27 mars '80	Jas. D. Sowerby	22 mars '80	200 00	....	
Paspébiac	12 mai '77	Hugh Christie	22 mai '77	150 00	30 50	
Port-Daniel	25 mars '89	J. Enright	11 sept. '90	200 00	4 00	
Rimouski	5 mars '77	Jos. St.-Laurent	30 mai '78	200 00	9 00	
Rivière-Ouelle	22 juill. '82	Vacant	....	100 00	....	
Saint-Thomas	2 janv. '86	Télesphore Gendreau	21 déc. '85	200 00	129 50	
Saint-Jean	Dans le port de Montréal.	Alfred Pinsonneault	9 nov. '94	500 00	588 50	85 50
Sorel	Dans le port de Montréal.	Pierre Bellefeuille	20 avril '75	300 00	279 00	

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appointem. ne doivent p. excéder.	Montant perçu en 1894.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Bathurst	30 mai '73	James Andrew	23 mars '81	200 00	66 50	
Havre de Black et havre au Castor	22 sept. '83	E. W. Cross	17 sept. '83	100 00	8 50	
Bouctouche	30 mai '73	Melem Chase	30 juill. '90	100 00	7 50	
Cambellton	30 mai '73	A. J. Venner	12 avril '93	200 00	28 00	
Campobello	30 mai '73	W. E. Sulis	16 déc. '92	100 00	2 00	
Caraquet	30 mai '73	Louis Poirier	17 avril '83	150 00	12 50	
Chatham	30 mai '73	Wm. Johnson	25 juin '79	300 00	364 50	64 50
Cocagne	30 mai '73	John Brooks	7 juill. '73	100 00	....	
Dalhousie	30 mai '73	Wm. Smith	19 mars '88	200 00	133 00	
Dorchester	30 mai '73	F. C. Palmer	15 avril '93	200 00	30 00	
Frédéricton	30 mai '73	Vacant	....	....	....	
Grand-Manan, Nord	18 sept. '76	James A. Pettis	21 mai '88	100 00	....	
Grand-Manan, Sud	22 août '89	Abel Wilcox	22 août '89	100 00	6 00	
Grande-Shemogue	17 mai '75	Fred. Chapman	21 mai '88	100 00	....	
Harvey	30 mai '73	H. E. Graves	8 juill. '84	100 00	46 00	
Hillsborough	30 mai '73	W. H. Carlisle	20 mai '90	150 00	108 00	
Cap-Hopewell	25 août '91	Josiah Christopher	25 août '91	200 00	43 00	
Récif de St-Stephens	30 mai '73	Charles Young	22 avril '76	100 00	....	
La Tête, etc	22 sept. '83	Jos. Chambers	17 sept. '83	100 00	....	
Petite-Shippégan et le Goulet Miscou	1er mai '86	Donald Harper	19 avril '86	100 00	1 50	
Petite-Shemogue	5 sept. '88	Fred. Chapman	5 sept. '88	100 00	....	
Moncton	30 mai '73	Vacant	....	....	....	
Musquash	26 mars '74	George Rose	16 mai '87	100 00	15 00	
Newcastle	30 mai '73	John Niven	7 juill. '73	300 00	182 00	
Joggins-Nord	30 mai '73	Vacant	....	....	....	
Port-Elgin et Baie-Verte	6 fév. '73	R. Anderson	2 juin '93	200 00	86 00	
Pokemouche	7 juill. '83	Vital Loiser	23 juin '83	100 00	....	
Richibouctou	30 mai '73	James Alexander Jardine	11 mai '74	200 00	40 00	
Rockland	30 mai '73	Vacant	....	....	....	
Sackville	30 mai '73	Alexander Ford	28 juin '88	200 00	10 50	
Saint-André	30 mai '73	John Wren	6 mai '84	100 00	103 00	3 00
Saintt-George	30 mai '73	Alexander Dick	29 août '84	100 00	14 00	
Saint-Martin et Quaco	14 mai '74	Joseph Carson	14 mai '74	100 00	10 00	
Shédiac	30 mai '73	Alexander McQueen	19 mai '76	300 00	85 00	
Shippegan	30 mai '73	John DeGrace	10 août '80	100 00	7 50	
Tracadie	7 mai '74	Vital Arceno	9 juill. '75	100 00	5 00	
Waterside	....	Wm. Riley Copp	3 sept. '89	100 00	7 50	
Iles de l'Ouest	4 fév. '79	Thos. K. Parker	4 fév. '7	200 00	....	

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appointem. ne doivent p. excéder.	Montant perçu en 1894.	Montant payé au receveur général.
Advocate	15 mai '80	Samuel Morris	10 mai '80	100 00	....	
Annapolis	12 mars '75	William Cummings	16 mai '79	200 00	....	
Rivière-aux-Pommes	14 août '86	Robt. Fields	9 sept. '90	200 00	35 50	
Arichat	22 avril '79	Francis Marmeau	6 mai '84	200 00	11 00	
Baddeck	23 sept. '75	Alex. McAulay	10 déc. '90	100 00	5 50	
Barrington	10 juill. '82	B. Kenney	6 juill. '93	200 00	37 00	
Bayfield	11 juill. '79	John McDonald	11 juill. '79	200 00	....	
Baie-Saint-Laurent	21 avril '87	G. Zwicker	21 avril '87	200 00	....	
Rivière-à-l'Ours	25 sept. '74	Robert Austin	4 avril '87	100 00	31 00	
Havre-au-Castor	24 juill. '80	Henry Hawboldt	22 sept. '88	100 00	11 00	
Grand-Havre	9 juin '83	Donald McKenzie	28 mai '83	100 00	39 50	
Rivière-Bourgeoise	1er mai '86	E. C. Bouchie	19 avril '86	100 00	12 50	
Bridgewater	6 mai '74	Joseph Robins Wyman	6 mai '74	100 00	69 00	
Bras-d'Or, y compris New-Campbelltown	6 mai '74	A. Livingston	25 août '91	200 00	65 50	
Cap-Canso	6 juin '76	William Walsh	6 juin '76	100 00	115 00	15 0

Tableau donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

Nom du port.	Date de la proclamation.		Nom du maître de port.	Date de la nomination.		Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1894.	Montant payé au receveur général.
						$ c.	$ c.	$ c.
Cap-du-Nègre ou havre Nord-Est	18 mai	'81	A. D. Perry	18 mai	'81	200 00	30 00	
Chester	8 sept.	'83	Arch. Evans	4 août	'83	100 00	21 50	
Chéticamp	20 avril	'76	Fulgence Ancoin	15 avril	'76	100 00	....	
Havre de Clarke	1er juin	'81	J. B. Brennan	1er juin	'81	200 00	21 00	
Clementsport	1er mai	'77	Thomas Tracey	1er mai	'77	100 00	8 00	
Ligne de comté à Grand-Narrows	9 juin	'83	Vacant	....		....	....	
Baie-des-Vaches	3 mars	'79	Hector McDonald	3 mars	'79	400 00	108 50	
Havre-au-Corbeau	30 sept.	'88	John Ehler	5 mai	'90	100 00	5 50	
D'Escousse	23 jan.	'85	Arthur Pertus	6 mars	'90	100 00	40 50	
Digby	19 fév.	'78	J. W. Cousins	3 mars	'93	300 00	51 50	
Baie-de-l'Est	25 août	'83	Donald McEnnes	5 avril	86	100 00	....	
Fourchier	22 mai	'89	Neil McLean	22 mai	'89	100 00	0 50	
Gaberouse	3 mars	'79	John Wm. Hardy	2 nov.	'86	100 00	3 00	
Glasgow et jetée du Cap-Breton	30 oct.	'80	Angus McQuarrie	30 oct.	'80	300 00	....	
Guysborough	15 jan.	'89	Thos. O'Connor	31 oct.	'93	100 00	12 00	
Halifax	l'Acte n'exige pas de proclamation		J. E. Butler	21 sept.	'93	1,800 00	1,627 50	
Hantsport	27 juin	'84	Edward Davison	25 oct.	'76	150 00	171 00	
Baie-des-Sauvages	25 oct.	'76	Matthew Drips McKenzie	27 juin	'84	225 00	4 00	
Ingonish, Baie Nord d'	22 mars	'81	William Thomson	24 mars	'81	200 00	....	
" " Sud d'	9 oct.	'84	P. C. Brewer	9 juin	'86	100 00	13 50	
Havre International, Sydney	30 oct.	'80	Michael Neville	30 oct.	'80	300 00	275 50	
Havre d'Isaac	30 oct.	'89	Andrew J. Blakely	30 oct.	'89	100 00	15 50	
Jeddore	20 sept.	'90	Wm. Jennox	20 sept.	'90	100 00	6 00	
LaHave ou Anse-Getson	12 mars	'75	George Henry Zwicker	25 fév.	'75	300 00	25 00	
L'Ardoise, Haut et Bas	22 août	'84	George Burke	29 août	'84	100 00	2 50	
Lingan	12 juill.	'81	Thomas Laffin	12 juill.	'81	200 00	....	
Liscombe	18 mai	'81	David Rosenheiser	9 août	'88	200 00	46 00	
Lac du Petit Bras-d'Or, entre la Pointe McKay et Grand-Narrows	25 avril	'84	Peter McLean	25 avril	'84	100 00	....	
Lac du Petit Bras-d'Or, de la Pointe McKay aux rivières Washadebuck	25 avril	'84	Alex. J. McNeil	25 avril	'84	100 00	....	
Petite Baie Glacée	3 août	'74	E. Douglas Rigby	8 mai	'84	200 00	148 50	
Little-Narrows et Pointe aux Atocas	9 juin	'83	Norman Matheson	23 mai	'83	100 00	2 00	
Liverpool	19 jan.	'77	Wm. A. Kenny	19 jan.	'77	200 00	122 00	
Lockeport	18 mai	'81	E. A. Capstick	18 mai	'81	200 00	....	
Louisbourg	17 mars	'79	Louis Dickson	5 oct.	'87	200 00	58 00	
Lunenburg	3 déc.	'75	William Henry Begg	3 déc.	'75	150 00	113 00	
Mabou	17 juill.	'80	Finlay Rankin	23 juin	'80	100 00	3 00	
Baie-Mahone	16 mai	'87	W. A. Pickles	16 mai	'87	200 00	16 50	
Anse-McNair	12 mars	'75	Ronald McEachen	8 mars	'75	150 00	....	
Main-à-Dieu	31 juill.	'86	John Farrell	21 juill.	'86	100 00	4 00	
Maitland	26 mai	'85	Vacant	....		....	....	
Montagne-de-Marbre	26 juill.	'92	D. McDonald	26 mars	'78	200 00	3 50	
Margaretsville	26 mars	'78	Robert Earley	26 juill.	'92	100 00	....	
Baie-Marguerite	16 juill.	'75	Francis Peter Boutellier	6 juill.	'75	100 00	18 00	
Margaree	12 juin	'86	Nicholas Deagle	27 fév.	'93	100 00	4 00	
Mérigomish	26 mars	'78	D. McGregor	22 mars	'93	100 00	....	
Rivière-Météghan	10 fév.	'83	Urbain Doucette	31 jan.	'83	100 00	24 00	
Havre de McNeil	9 juin	'83	A. Hayman	28 mai	'83	100 00	....	

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1894.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Musquodoboit	19 mai '82	David Williams	19 mai '82	100 00	5 00	
New-Haven	9 juin '83	H. A. McLeod	17 août '89	100 00	....	
Northport	27 juin '82	John Burns	27 juin '82	100 00	36 50	
Anse Nord-ouest, anse de Coleman et havre d'Aspotogan	22 déc. '76	P. Boutillier	30 juin '92	....	....	
Parrsborough	22 oct. '73	Edward Walter Beaty	22 oct. '73	300 00	299 50	
Pont de la Petite-Rivière	7 juill. '83	John Nelson Parks	27 avril '88	100 00	....	
Havre Plaster	6 mai '74	Vacant	....	....	....	
Port-George	1er mai '77	Charles B. Weaver	1er mai '77	150 00	....	
Port-Greville	13 mars '80	George Hatfield	8 avril '91	200 00	24 00	
Port-Hawkesbury	16 juill. '75	Daniel Henesey	9 juill. '75	200 00	56 50	
Port-Hood	16 juill. '75	John Murphy, jeune	9 juill. '75	200 00	3 60	
Port-la-Tour	14 avril '81	John Nickerson	9 fév. '92	200 00	5 50	
Port-Lorne	27 mars '86	Samuel Beardsley	13 mars '86	200 00	50	
Port-Mulgrave	8 mars '76	David Murray	12 oct. '92	200 00	34 00	
Port-Medway	25 juin '79	John W. Hut	19 avril '84	200 00	11 00	
Pubnico	27 sept. '82	D. Q. Amireau	27 sept. '82	100 00	63 50	
Pugwash	22 oct. '93	A. A. Stevens	22 oct. '73	100 00	56 50	
Anse de Ritcey	26 sept. '84	Joseph Ritcey	29 sept. '84	100 00	48 00	
Rivière-Jean	26 mars '78	H. Campbell	11 juin '91	100 00	1 00	
Sainte-Anne, y compris l'Anse Fuche	20 avril '81	Peter McLean	20 avril '81	200 00	....	
Sainte-Anne	....	James McKillop	....	....	1 00	
Rivière Sainte-Marie	18 mai '81	Wm. Pride, sen	20 déc. '93	200 00	6 50	
Saint-Pierre	24 jan. '81	Peter McNeill	17 sept. '83	200 00	83 50	
Sambro	27 déc. '79	Ben Smith, aîné	23 déc. '79	200 00	17 50	
Sheet-Harbour	14 mai '74	Malcolm McFarlane	6 déc. '83	150 00	19 00	
Shelburne	27 août '77	John A. McGowan, jeune	22 jan. '80	200 00	151 00	
Sydney	....	A. McQuarrie	....	....	205 00	
Havre au Navire	2 juin '84	Conrad Marks	2 juin '84	100 00	9 50	
Smith's-Mountain	9 juin '83	James McKillop	28 mai '73	100 00	....	
Tatamagouche	27 fév. '78	W. McKenzie	29 mars '93	200 00	1 00	
Tidnish	5 juill. '82	Charles Fields	30 juin '84	100 00	22 50	
Torbay et Whitehead	18 mai '81	O. N. Feltmate	18 mai '81	200 00	32 00	
Tusket	18 mars '75	Charles W. Hatfield	7 mars '87	100 00	10 50	
Jetée Victoria, Barre Sud, Sydney	25 juill. '84	York H. Barrington	25 juill. '84	200 00	154 00	
Wallace	22 oct. '73	Charles E. Kerr	28 juill. '85	100 00	5 50	
Arichat-ouest	20 août '90	Simon Terrio	20 août '90	100 00	18 50	
Baie-Ouest	8 mai '84	John McInnes	8 mai '84	100 00	1 50	
Port-Ouest	8 mars '87	Joseph D. Payson	8 mars '87	200 00	29 00	
Weymouth	....	Alex. Beaton	....	....	25 00	
Whycocomagh	29 oct. '75	Neil McKinnon	8 oct. '75	100 00	2 00	
Havre de Wood	19 fév. '92	S. K. Woods	19 juill. '92	200 00	12 00	
Yarmouth	18 mars '75	Ebenezer Scott	19 oct. '77	250 00	197 50	

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1894.	Montant payé au receveur général.
Alberton et Cascumpec	15 juill. '74	W. D. White	12 sept. '92	200 00	18 00	
Baie-Fortune	10 avril '75	John R. Coffin	29 avril '78	200 00	....	
Brudenell	25 juill. '85	Vacant	....	200 00	....	
Cap-Traverse	23 mai '84	Vacant	....	....	....	
Rivière Cardigan, y compris Pont Cardigan	2 juill. '78	Hurcules McDonald	2 juill. '78	200 00	....	
Rivière Cardigan, depuis l'emb. de la riv. jusq. la r. n. de la riv. Mitchell	2 juill. '78	Allan Campbell	14 juin '83	100 00	....	
Cove-Head	15 mai '89	James D. McMillan	15 mai '80	100 00	....	

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appointem. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1894.	Montant payé au receveur général.
				$ c.	$ c.	$ c.
Charlottetown....	15 juillet '74	David Small................	17 juillet '74	400 00	181 50	
Crapaud................	15 juillet '74	Wesley Myers	17 juin '74	200 00	4 50	
Egmont............ ...	15 juillet '74	George Bollum............	3 nov. '85	200 00	....	
Georgetown............	15 juillet '74	Samuel Hemphill..	1er déc. '87	200 00	57 00	
Grande-Rivière	10 avril '75	Ronald S. McDonald........	10 avril '75	200 00	....	
Grande-Rivière, jusqu'à et y compris la Pointe du Peuplier et le quai de la Chapelle........	10 avril '75	Vacant....................	....	....	....	
Malpèque	10 juillet '74	Alex. Thompson	5 avril '87	200 00	2 00	
Minninegash............	17 avril '80	Michael McElroy..........	12 avril '80	100 00	.. ..	
Pont-Montague.........	15 juillet '74	J. M. Aitken..............	28 mai '92	200 00	19 50	
Havre-Murray..........	17 juin '74	Wm. Millar	17 juillet '74	200 00	....	
Rivière-Murray...... ..	15 juillet '74	Hugh McKay...............	8 mai '84	200 00	....	
New-London	15 juillet '74	Geo. MacKenzie	17 juin '74	200 00	2 50	
Pinette................	15 juillet '74	Vacant....................	....	....	....	
Port-Hill...............	15 juillet '74	James Ellis............	17 juin '74	200 00	3 00	
Pownal	10 juillet '79	A. A. Moore..............	10 juillet '79	100 00	....	
Rollo-Bay.............	10 avril '75	Vacant....................	....	....	....	
Rustico	17 mai '75	Geo. W. McKay...........	12 avril '81	200 00	....	
Baie-Saint-Pierre......	10 avril '75	John McGrath.............	28 juin '87	200 00	....	
Souris, Est et Ouest	10 avril '75	John McCormick...........	25 avril '79	200 00	41 00	
Summerside............	15 juillet '74	James Grady	7 nov. '87	200 00	31 00	
Tignish	22 avril '90	Vacant....................	....	....	....	
Tracadie......	17 mai '75	Donald Campbell..	31 janvier '81	200 00	....	
Tryon..................	12 avril '77	Vacant....................	....	....	....	
Pont de la riv. Vernon..	19 mai '74	John Finlay	9 octobre '84	200 00	2 50	
Rivière de l'Ouest ...	17 mai '75	Vacant.	....	....	....	

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires	Montant perçu en 1894.	Montant payé au receveur général.
Nanaïmo...............	10 avril '75	E. Quennell	24 octobre '84	500 00	455 00	
New-Westminster.......	23 janvier '80	J. N. Draper..	18 août '86	400 00	65 50	
Quadra.	17 avril '77	Vacant....................	....	....	....	
Vancouver, y compris Burrard-Inlet	22 février '88	M. W. Thane............. .	22 février '88	400 00	397 00	
Victoria et Esquimalt...	20 mars '75	W. R. Clarke..............	23 mars '81	600 00	....	

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

ANNEXE No 10.

TABLEAU donnant les résultats de certains relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, reçus par le ministère de la marine en conformité des dispositions du chapitre 74 des Statuts revisés du Canada, des préposés à l'engagement des matelots dans tout le Canada, pour les semestres expirés le 30 juin et le 31 décembre 1894.

NOTE.—Les noms en italiques sont ceux des préposés en vertu de la loi, les autres sont les receveurs des douanes qui agissent comme préposés à l'engagement des matelots.

QUÉBEC.

Noms des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1894.			Semestre expiré le 31 décembre 1894.			Total, matelots engagés.	Total matelots congédiés.	Somme totale.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.			
					$ c.			$ c.			$ c.
Escoumains	Bonaventure	John Topping									
Gaspé	Gaspé	*F. G. Eden*									
Iles de la Madeleine	Gaspé	P. L. Joncas									
Montreal	Montréal	*Henry McKay*	1,361	406	802 30						
New-Carlisle	Bonaventure	P. C Beauchesne	10	6	6 80	10	7	7 10	20	13	13 90
New-Richmond	Bonaventure	R. W. H. Dimock									
Percé	Gaspé	W. Flynn				1	3	1 40	1	3	1 40
Québec	Québec	*J. U. Gregory*	191	18	100 90	201	198	159 90	392	216	260 80
Rimouski	Rimouski	J. A. Martin									
Saint-Jean	Saint-Jean	E. D. Philips									
Sorel	Richelieu	Joseph Mathieu	22		8 80						
Trois-Rivières	Trois-Rivières	P. H. Vanasse									

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Noms des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.	Total, matelots engagés.	Total matelots congédiés.	Somme totale.
Alma	Albert	D. Cleveland			5 00			15 00			20 00
Bathurst	Gloucester	W. J. O'Brien									
Bouctouche	Kent	J. J. LeBlanc									
Chatham	Northumberland	*J. J. Brown*	50	12	28 60	47	20	29 50	97	32	58 10
Cocagne	Kent	A. K. Dysart									
Dalhousie	Ristigouche	W. Montgomery	28	3	14 90						
Dorchester	Westmoreland	Walter Dobson	17	11	11 80	12	28	14 40	29	39	26 20
Frédéricton	York	A. F. Street		1	30					1	30
Grand-Manan	Charlotte	E. A. Calder									
Harvey	Albert	G. Brewster	36	6	19 80	37	32	28 10	73	38	47 90
Hillsborough	Albert	John Wallace	43	21	27 80	20	22	16 60	63	43	44 40

Lepréau	Charlotte	G. K. Hanson	3	3	2 40		3	90	3	6	3 0
Moncton	Westmoreland	J. W. Binney	6	3	3 90	13	13	10 40	19	16	14 30
Musquash	Saint-Jean	A. T. Dunn									
New-Bandon	Gloucester	F. J. Foley									
Newcastle	Northumberland	W. A. Park				11	11	8 80			
Joggins-Nord	Westmoreland	Rufus C. Ward									
Quaco	Saint-Jean	J. Carson				34	18	22 40			
Richibouctou	Kent	B. V. Johnson	16		8 00	5	5	4 00	21	5	12 00
Rockland	Westmoreland	A. Boudreau									
Rockport	Westmoreland	R. C. Ward	5	1	2 80	9	2	5 10	14	3	7 90
Sackville	Westmoreland	W. C. Miller	18	7	11 10	16	15	12 50	34	22	23 60
Saint-Andrew	Charlotte	*Samuel Billings*									
Saint-George	Charlotte	James McKay	3		1 50		5	1 50	3	5	3 00
Saint-Jean	Saint-Jean	*W. H. Purdy*	1,492	855	1,002 50	1,547	1,229	1,142 20	3,039	2,084	2,144 70
Saint-Stephens	Charlotte	H. Graham		3	90		1	30		4	1 20
Shédiac	Westmoreland	W. R. Wood	1		50	7	12	7 10	8	12	7 60
Shippégan	Gloucester	Henry A. Sormany									

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Advocate	Cumberland	James Ward	16	5	9 50						
Amherst	Cumberland	W. D. Main									
Annapolis	Annapolis	E. McCormack									
Antigonish	Antigonish	A. Boyd									
Rivière-aux-Pommes	Cumberland	H. H. Mosher	17	12	12 10	18	11	12 30	35	23	24 40
Arichat	Richmond	*D. O'C. Madden*	33	3	17 40						
Baie-Aspey	Victoria	D. McDonald									
Baddeck	Victoria	J. McDonald	5		2 50		10	4 00	5	10	6 50
Barrington	Shelburne	D. Sargent				8		4 00			
Bayfield	Antigonish	E. G. Randall				12	2	6 60			
Anse-Belliveau	Digby	J. V. Stuart	71	41	47 80	66	77	56 10	137	118	103 90
Rivière-à-l'Ours	Digby	*T. H. Millar*	53	38	37 90	65	84	57 70	118	122	95 60
Rivière-au-Castor	Colchester	R. Perry									
Bridgetown	Annapolis	S. S. Ruggles									
Bridgewater	Lunenburg	*J. H. Wade*	35	15	22 00	27	40	25 50	62	55	47 50
Canada-Creek	King	S. W. Rawling	5	1	2 80	5	3	3 40	10	4	6 20
Canso	Guysboro'	J. A. Russell				10	15	9 50			
Ile du Cap-Sable	Shelburne	*Seth Smith*	3	1	1 80	6	4	4 20	9	5	6 00
Clementsport	Annapolis	Chas. Ditmars	9	5	6 00	18	10	12 00	27	15	18 00
Cornwallis (Canning)	King	E. Rand									
Baie-les-Vaches	Cap-Breton	W. W. Bown	1	10	3 50						
Canning		Edward Harris				26	32	22 60			
Digby	Digby	J. M. Vietz	2	3	2 40	3	10	4 50	5	13	6 90
Freeport	Digby	Isaiah Thurber				6	3	3 90			
French-Cross	King	J. E. Orpen	3	5	3 00	16	19	13 70	19	21	16 70
Grand-Bras-d'Or	Cap-Breton	D. Campbell				9	5	6 00	9	5	6 00
Guysboro'	Guysboro'	W. Cameron	10		5 00	3	3	2 40	13	3	7 40
Halifax	Halifax	*H. Bligh*	1,947	1,366	1,383 30	1,533	1,421	1,192 80	3,480	2,787	2,576 10

TABLEAU des relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1894.			Semestre expiré le 31 décembre 1894.			Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés.	Somme totale.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Somme.			
					$ c.			$ c.			$ c.
Hantsport	Hants	J. W. Lawrence	40	16	24 80	14	37	18 10	54	53	42 90
Havre-au-Bouche	Antigonish	E. Corbet				1	1	80			
Harbourville	King	Chas. E. Morris	6	1	3 30	6		3 00	12	1	6 30
Havre-Isaac	Guysboro'	J. D. Giffin	21	16	15 30	27	12	17 10	48	28	32 40
Joggins	Cumberland	J. Moffat									
Baie-Jordan	Shelburne	M. D. McKenzie				3		1 50	3		1 50
Lingan	Cap-Breton	*Matthew Roche*									
Petit-Bras-d'Or	Cap-Breton	P. Collins									
Liscombe	Guysboro'	James Hemlow									
Liverpool	Queen	*W. A. Kenney*				191	172	147 10			
Lockeport	Shelburne	George Stalker									
Londonderry	Colchester	J. A. Blaikie	3	2	2 10				3	2	2 10
Louisbourg	Cap-Breton	*W. H. McAlpine*	45	9	25 20	14	21	13 30	59	30	38 50
Lunenburg	Lunenburg	*William Young*	220	269	190 70	348	385	289 50	568	654	480 20
Baie-Mahone	Lunenburg	A. F. Zwicker							63		31 50
Main-à-Dieu	Cap-Breton	R. McDougall	1		0 50				1		0 50
Maitland	Hants	Alex. Roy	3		1 50				3		1 50
Margaree	Inverness	M. A. Dunn									
Margaretsville	Annapolis	D. W. Landers		2	0 60	2	1	1 30	2	3	1 90
Merigomish	Pictou	D. McGregor									
Météghan	Digby	E. U. Doucet	40	11	23 60	43	35	32 00	83	46	55 60
North-East-Harbour	Shelburne	G. B. Swaine	6	23	9 90	2	2	1 60	8	25	11 50
Sydney-Nord	Cap-Breton	*James Armstrong*	68	39	45 70	173	134	126 70	241	173	172 40
Parrsborough	Cumberland	A. S. Townshend	190	135	135 50	204	181	156 30	394	316	291 80
Pictou	Pictou	*M. Campbell*	31	13	19 40						
Port-Acadie	Digby	A. Bourneuf									
Port-Caledonia et Petite-Baie-Glacée	Cap-Breton	J. J. Campbell				50	31	34 30			
Port-Gilbert	Digby	S. Sanderson	60	23	36 90	63	101	61 80	123	124	98 70
Port-Greville	Cumberland	James Kerr	32	21	22 30	8	6	5 80	40	27	28 10
Port-Hawkesbury	Inverness	*John Stapleton*	20	18	15 40						
Port-Hood	Inverness	E. D. Tremain		1	0 30						
Port-la-Tour	Shelburne	J. W. Taylor									
Port-Lorne	Annapolis	W. Graves									
Port-Medway	Queen	E. E. Letson	55	19	33 20	24	25	19 50	79	44	52 70

Port-Mulgrave	Guysborough	D. Murray	11		5 50	6	8	5 40	17	8	10 90
Port-William	King	G. S. Lockwood	6		3 00	6	1	3 30	12	1	6 30
Pubnico	Yarmouth	P. S. D'Entremont				27		13 50			
Pugwash	Cumberland	J. H. Black									
Rivière-Hébert	Cumberland	— Moffat	48	5	25 50	24	12	15 60	72	17	41 10
Sainte-Anne	Cap-Breton	D. McAuley				3		1 50	3		1 50
Rivière-Sainte-Marie	Guysborough	A. F. Falconer									
Saint-Pierre	Richmond	Donald Urquhart	10		5 00				10		5 00
Sheet-Harbour	Halifax	M. Macfarlane									
Shelburne	Shelburne	W. W. Atwood	35	16	22 30	17	28	16 90	52	44	39 20
Sydney	Cap-Breton	*Neil McDonald*	30	23	21 90	102	84	76 20	132	107	98 10
South-Bar, Sydney	Cap-Breton	Vincent Mullins	4	3	2 90	15	14	11 70	19	17	14 50
Anse-de-Thorne	Annapolis	E. H. Porter	15	1	7 80		1	0 30	15	2	8 10
Truro	Colchester	George P. Nelson									
Tatamagouche	Colchester	J. A. G. Campbell									
Wallace	Cumberland	Charles D. Kerr									
Walton	Hants	H. Woolaver									
Arichat-Ouest	Richmond	Simon Terrio	13	5	8 00	6	1	3 30	19	6	11 30
Weymouth	Digby	N. B. Jones							126	99	92 70
Windsor	Hants	H. W. Dimock	53	31	35 80	124	79	85 70	177	110	121 50
Wilmot	Annapolis	G. B. Reed									
Wolfville	King	J. B. Davidson				3	5	3 00			
Yarmouth	Yarmouth	W. H. Moody	310	210	218 00	338	317	264 10	648	527	482 10
		ILE DU PRINCE-EDOUARD.									
Alberton	Prince	J. P. Brennan	4	1	2 30	8	5	5 50	12	6	7 80
Cascumpec	Prince	James F. White									
Charlottetown	Queen	*H. W. Mutch*	54	36	37 80	41	58	37 90	95	94	75 70
Crapaud	Queen	S. J. B. Leard				1	1	0 80			
Georgetown	King	Charles Owen	5	4	3 70	27	21	19 80	32	25	23 50
Malpèque	Prince	J. M. MacNutt									
Pont-Montague	King	J. M. Aitken				10	14	9 20			
Havre-Murray	King	H. J. Brehaut									
Pinette	Queen	H. P. Morrison									
Port Hill	Prince	W. Hopgood									
Baie-Saint-Pierre	King	J. A. McLaine									
Souris	King	Michael J. Foley									
Summerside	Prince	*Jos. Reed*	17	13	12 40	55	41	39 80	72	54	52 20
Tignish	Prince	George Conroy									
Cap-Ouest	Prince	Vacant									
		COLOMBIE-BRITANNIQUE.									
New-Westminster	New-Westminster	J. S. Clute	9	2	5 10	9	3	5 40	18	5	10 50
Vancouver	New-Westminster	J. M. Bowell	368	224	251 20	330	376	277 80	698	600	529 00
Victoria	Victoria	H. G. Lewis	766	161	431 30	139	1,307	426 60	905	1,468	857 90

ANNEXE N° 11.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

MONTRÉAL, 12 janvier 1895.

M. JOHN HARDIE,
Sous-ministre intérim. de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal, pour être communiqués à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, les états ordinaires (1) des recettes et déboursés de la caisse des pilotes invalides de Montréal, pendant l'année terminée le 31 décembre 1894, et (2) de l'actif de la caisse à la même date.

Voici un extrait des premiers :

Recettes.

5 pour 100 sur tous honoraires de pilotage perçus à Montréal	$3,054 87	
5 pour 100 sur tous honoraires de pilotage perçus à Sorel	39 42	
5 pour 100 sur tous honoraires de pilotage perçus à Trois-Rivières	38 46	
De l'agent de pilotage de Montréal à Québec sur des navires allant à Batiscan et en venant, etc	25 05	
Diverses sommes prélevées sur les vaisseaux de guerre, etc	22 86	
Du pilote Barthélemy Arcand, amende pour infraction au règlement n° 85	20 00	
		$3,200 76
Intérêt sur placements et argent en caisse		2,673 71
Des commissaires du havre de Montréal pour dix-neuf débentures 6½ pour 100, dont l'échéance arrive durant l'année		19,000 00
Balance en caisse dans la banque d'épargne de la cité et du district le 31 décembre 1893, étant une débenture 4 pour 100 du havre		1,000 00

Dépenses.

Pensions à des pilotes vieux et infirmes et à des veuves de pilotes	$4,899 20	
MM. Riddell et Common, pour audition de la caisse	25 00	
MM. Bentley et Cie, pour impressions	4 50	
Timbres-poste et papeterie	10 00	
MM. McLean, Kennedy et Cie, remboursements de surcharges sur honoraires de pilotage	11 91	
	$ 4,950 61	
Commissaires du havre de Montréal pour vingt débentures 4 pour 100 du havre	19,240 00	
		24,190 61
Soit un gain pour l'année de		$1,683 86

Sur ce gain, la somme de $923.86 provient des recettes ordinaires, tandis que $760.00 résultent de l'escompte sur les débentures 4 pour 100 du havre de Montréal, dont quatre ont été achetées à 98 pour 100 en janvier, et seize à 95¾ pour 100 dans le mois de juillet.

Ce gain sera diminué annuellement à l'avenir de $475.00, par suite de la grande réduction du taux de l'intérêt sur les débentures que l'on peut maintenant obtenir pour placement. Le fonds des pilotes, cependant, continue de s'accroître avec fermeté, la moyenne de l'augmentation annuelle, depuis plusieurs années, ayant été de plus de $1,100.00.

Le 11 juillet, l'ancien pilote Hubert A. Belleisle, de Deschambault, est décédé, et ses héritiers ont reçu toute sa pension pour le trimestre durant lequel la mort est arrivée.

Le 25 septembre, le pilote Damase Cayen a obtenu une pension de $240.00, à partir du 1er août, vu qu'il n'était plus capable de remplir ses devoirs comme pilote par suite d'une paralysie dont il fut frappé le 19 août.

Le 1er octobre, le pilote Uldéric Toupin est mort subitement à bord du navire *Mindent*, et sa veuve a reçu, à partir de la date du décès, une pension proportionnée à la longueur du service de son mari.

Le pilote Trefflé Toupin, pensionné temporairement en juillet 1893, est resté sur la liste des pilotes durant l'année 1894; mais il a reçu avis de se présenter pour faire examiner sa vue avant d'être payé pour le trimestre courant.

Il y a actuellement sur la liste huit vieux pilotes à $360.00 et un à $240.00. Il y a en outre treize veuves dont neuf reçoivent $149.32, trois, $128.00, et une, $117.32. Tous sont payés trimestriellement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

ÉTAT N° 1.

Dt. — Alexander Robertson, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides. — Av.

Dt.

1894.			$ c.
1er janv..	Solde depuis décembre 1893		2,432 19
5 " ..	Les commissaires du havre de Montréal pour 3 débentures du havre de Montréal, série "M", nos 154, 155, 156, dues le 5 janvier 1894		3,000 00
5 " ..	Six mois d'intérêt dus le 1er janvier sur parts du fonds consolidé de la cité de Montréal, savoir, $5,000, effets à 5 pour 100		125 00
2 février..	Coupons du havre de Montréal, dus le 5 janvier—		
	Série "M," 154-156, 3 de $32.50	$ 97 50	
	" "N," 36-43, 8 de $65	520 00	
	" "P," 81, 1 de $60	60 00	
	" "R," 20 et 102, 2 de $15	30 00	
	" "R," 117-119, 3 de $30	90 00	
	" "D," 21 et 45-49, 6 de $25	150 00	
	" "F," 164-172, 9 de $20	180 00	
	" "G," 289-290, 2 de $20	40 00	
	" "H," 64-65, 2 de $20	40 00	
			1,207 50
6 mars...	Pilote Wilbrod Gauthier, commission sur taxe de pilotage du cotre du revenu des Etats-Unis *Perry*, de Montréal à Québec; tirant, 10 pieds et 6 pouces		1 30
31 mai....	Taxes de la Trinité pour mai, du percepteur des douanes, Montréal		364 86
30 juin...	Taxes de la Trinité pour juin, du percepteur des douanes, Montréal		447 03
5 juillet..	Les commissaires du havre de Montréal pour 16 débentures du havre de Montréal, série "N", nos 36-43, 8 de $2,000 chacune, échues le 5 juillet		16,000 00
31 " ..	Taxes de la Trinité pour juillet, du percepteur des douanes, Montréal		452 65
16 " ..	Six mois d'intérêt jusqu'au 1er juillet sur $5,000 du fonds consolidé de Montréal		125 00
16 " ..	Coupons du havre de Montréal, dus le 5 juillet 1894—		
	Série "N," 36-43, 8 de $65	$ 520 00	
	" "P," 81, 1 de $60	60 00	
	" "R," 20 et 102, 2 de $15	30 00	
	" "R," 117-119, 3 de $30	90 00	
	" "D," 21 et 45-49, 6 de $25	150 00	
	" "F," 164-172, 9 de $20	180 00	
	" "G," 289-290, 2 de $20	40 00	
	" "H," 64-65 et 139-142, 6 de $20	120 00	
			1,190 00

Av.

1894.		$ c.
5 janvier.	Commissaire du havre de Montréal pour 4 débentures du havre de Montréal, série "H", nos 139, 140, 141, 142, de $1,000 chacune, à 98 pour 100	3,920 00
	Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 1er février—	
1er fév...	Veuve Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
1er " ..	" Sévère Belleisle, Québec	37 33
1er " ..	" Edouard Boudreau, Trois-Rivières	37 33
1er " ..	" L. David Bouillé, Deschambault	29 33
1er " ..	" Léandre Dessureau, Sorel	37 33
1er " ..	" Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33
1er " ..	" J. O. Hamelin, Deschambault	37 33
1er " ..	" Hubert Lemay, Montréal	37 33
1er " ..	" Adolphe Lisé, Batiscan	37 33
1er " ..	" David Mathieu, Grondines	32 00
1er " ..	" Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
1er " ..	" Edouard Naud, Sorel	32 00
1er " ..	Vieux pilote Cyrille Belleisle, Lachevrotière	90 00
1er " ..	" Hubert A. Belleisle, Deschambault	90 00
1er " ..	" J. B. Dorval, Cap de la Madeleine	90 00
1er " ..	" Athanase Dufresne, Deschambault	90 00
1er " ..	" Pierre Gagnon, Trois-Rivières	90 00
1er " ..	" Joseph Léveillé, Montréal	90 00
1er " ..	" Augustin Naud, Montréal	90 00
1er " ..	" George Raymond, Deschambault	90 00
1er " ..	" Trefflé Toupin, Roberval	90 00
4 avril...	Riddell et Common, l'audition de la caisse des pilotes pour l'année terminée le 31 décembre 1893	25 00
	Payé les pensions suivantes pour le trimestre terminé le 1er mai—	
1er mai..	Veuve Hubert Lemay	37 33
2 " ..	Vieux pilote Augustin Naud	90 00
4 " ..	Veuve Isaïe Beaudry	37 33
4 " ..	" Sévère Belleisle	37 33
4 " ..	" Edouard Boudreau	37 33
4 " ..	" David Bouillé	29 33
4 " ..	" Léandre Dessureau	37 33
4 " ..	" Placide Gaillardet	37 33
4 " ..	" J. Octave Hamelin	37 33
4 " ..	" Adolphe Lisé	37 33
4 " ..	" David Mathieu	32 00
4 " ..	" Zéphirin Mayrand	37 33

22 août..	J. S. Labranche, 5 pour 100 sur taxes de pilotage du vaisseau de la marine royale *Magicienne*, de Québec à Montréal, tirant, 19 pieds et 6 pouces	2 44
23 " ..	Ulric Groleau, 5 pour 100 sur taxes de pilotage du vaisseau de la marine royale *Canada*, de Québec à Montréal, tirant, 20 pieds	2 50
29 " ..	Josephat Sauvageau, 5 pour 100 sur taxes de pilotage du vaisseau de la marine royale *Partridge*, de Québec à Montréal, tirant, 12 pieds et 7 pouces	1 57
31 " ..	Taxes de la Trinité pour août du percepteur des douanes, Montréal	504 26
18 sept..	Pilote Ulric Groleau, commission sur pilotage du vaisseau de la marine royale *Canada*, de Montréal à Québec, tirant, 20 pieds	2 50
29 " ..	Taxes de la Trinité pour septembre du percepteur des douanes, Montréal	453 28
29 " ..	Pilote Barthélémi Arcand, pénalité imposée par les commissaires du havre de Montréal le 20 courant pour infraction au règlement 85, le 21 août	20 00
1er oct..	Pilote Jean Arcand, commission sur pilotage de la frégate française *Neuilly*, de Québec à Montréal, aller et retour, tirant, 19 pieds et six pouces	4 88
31 " ..	Taxes de la Trinité pour octobre du percepteur des douanes, Montréal	408 24
14 nov..	Pilote François Desjordy, commission sur pilotage du steamer *Druid*, de Québec au Port Saint-François, aller et retour, tirant, 7 pieds	1 31
24 " ..	Percepteur des douanes, Trois-Rivières, commission sur pilotage prélevé à ce port durant 1894, d'après l'état détaillé	38 56
30 " ..	Taxes de la Trinité pour novembre, du percepteur des douanes	392 61
1er déc..	Joseph Mathieu, percepteur des douanes, Sorel, commission sur pilotage prélevé à ce port durant 1894, d'après état détaille, moins 28 centins, coût d'une traite de banque sur Montréal	39 42
5 " ..	Pilote Constant Toupin, commission sur pilotage de la barque *Blanchard*, de Batiscan à Québec, le 14 octobre	1 61
" ..	Pilote Victor Gagnon, commission sur pilotage de la barque *Palermo*, de Québec à Batiscan	75
6 " ..	Pilote Victor Gagnon, commission sur pilotage du steamer *Druid*, de Québec à l'île Bigot, le 8 novembre	1 30
" ..	Pilote Josephat Sauvageau, commission sur pilotage du vaisseau de Sa Majesté *Partridge*, de Montréal à Québec, le 28 août	1 57
11 " ..	Pilote J. B. Nadeau, commission sur pilotage du navire *Mindet*, de Québec à Batiscan, le 2 octobre	1 13

4 " ..	" Edouard Naud	32 00
4 " ..	Vieux pilote Cyrille Belleisle	90 00
4 " ..	" Hubert A. Belleisle	90 00
4 " ..	" J. B. Dorval	90 00
4 " ..	" Athanase Dufresne	90 00
4 " ..	" Pierre Gagnon	90 00
4 " ..	" Joseph Léveillé	90 00
4 " ..	" George Raymond	90 00
4 " ..	" Trefflé Toupin	90 00
19 juin..	D. Bentley et Cie, papeterie	4 50
5 juillet.	Les commissaires du havre de Montréal, pour 16 débentures du havre de Montreal, série "J," nos 231-246, 16 de $1,000 chacune à 95¾ pour 100	15,320 00
6 " ..	McLean, Kennedy et Cie, surcharge sur 5 pour 100 du pilotage du steamer *Ripon City*, de Montréal à Trois-Rivières et de là à Québec	2 30
	Payé les pensions suivantes pour le trimestre terminé le 1er août—	
1er août..	Vieux pilote Augustin Naud	90 00
1er " ..	Veuve Hubert Lemay	37 33
1er " ..	" Isaïe Beaudry	37 33
2 " ..	" Sévère Belleisle	37 33
2 " ..	" Edouard Boudreau	37 33
2 " ..	" David Bouillé	29 33
2 " ..	" Léandre Dessureau	37 33
2 " ..	" Placide Gaillardet	37 33
2 " ..	" J. Octave Hamelin	37 33
2 " ..	" Adolphe Lisé	37 33
2 " ..	" David Mathieu	32 00
2 " ..	" Zéphirin Mayrand	37 33
2 " ..	" Edouard Naud	32 00
2 " ..	Vieux pilote Cyrille Bellleisle	90 00
2 " ..	" J. B. Dorval	90 00
2 " ..	" Athanase Dufresne	90 00
2 " ..	" Pierre Gagnon	90 00
2 " ..	" Joseph Léveillé	90 00
2 " ..	" George Raymond	90 00
2 " ..	" Trefflé Toupin	90 00
2 " ..	Demoiselles Marie et Marie-Anne Belleisle, filles et héritières légitimes de feu Hubert Belleisle, vieux pilote, de Deschambault, décédé le 11 juillet, toute la pension qui aurait été due à leur père le 1er août (*voir* procès-verbal du bureau en date du 31 juillet)	90 00
2 " ..	McLean, Kennedy et Cie, surcharge des taxes de la Trinité prélevées sur le steamer *Anvers*	5 35
2 " ..	McLean, Kenndy et Cie, surcharge des taxes de la Trinité prélevées sur le steamer *Strait of Magellan*	4 26

Dt. **Alexander Robertson, en compte avec la caisse des pilotes invalides—*Fin.*** Av.

1894.		$ cts.
15 déc.	Balances des taxes de la Trinité pour novembre, du percepteur des douanes, Montréal	31 94
21 "	Charles Gariépy, agent de pilotage de Montréal, Québec, taxes de pilotage perçues sur les navires allant à Batiscan et en venant, etc., etc., d'après état détaillé daté du 30 novembre 1894	25 05
31 "	Intérêt de la caisse d'épargnes de la cité et du district de Montréal, sur dépôt fait durant l'année à 3 pour 100	26 21
		27,306 66

1894.		$ cts.
	Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 1er novembre :—	
1er nov.	Veuve David Mathieu	32 00
1 "	" Hubert Lemay	37 33
2 "	" Isaïe Beaudry	37 33
2 "	" Sévère Belleisle	37 33
2 "	" Edouard Boudreau	37 33
2 "	" L. David Bouille	29 33
2 "	" Léandre Dessureau	37 33
2 "	" Placide Guillardet	37 33
2 "	" J. Octave Hamelin	37 33
2 "	" Adolphe Lisé	37 33
2 "	" Zéphirin Mayrand	37 33
2 "	" Edouard Naud	32 00
2 "	" Uldoric Toupin	32 00
2 "	Vieux pilote Cyrille Belleisle	90 00
2 "	" J. B. Dorval	90 00
2 "	" Athanase Dufresne	90 00
2 "	" Pierre Gagnon	90 00
2 "	" Augustin Naud	90 00
2 "	" George Reymond	90 00
2 "	" Tréfflé Toupin	90 00
5 "	" Joseph Léveillé	90 00
31 déc.	Frais de port, etc., sur pensions envoyées durant 1894	10 00
31 "	Solde en janvier 1895	3,116 05
		27,306 66

ALEXANDER ROBERTSON,
Trésorier.

Montréal, 3 décembre 1894.

ÉTAT N° 2.

ALEXANDER ROBERTSON, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides.

DT. AV.

Numéros.	Séries.	État du fonds.	$ c.
		Débentures du havre de Montréal.	
81............ ..	P......	(Dû le 5 juillet 1896) Intérêt 6 pour 100 = 1 × $2,000..........	2,000 00
20 et 102........	R......	(" " 1906) " 6 " = 2 × 500..........	1,000 00
117-119..........	R......	(" " 1906) " 6 " = 3 × 1,000..........	3,000 00
21 et 45-49......	D......	(" " 1915) " 5 " = 6 × 1,000..........	6,000 00
164-172..........	F......	(" " 1917) " 4 " = 9 × 1,000..........	9,000 00
289-290..........	G......	(" " 1918) " 4 " = 2 × 1,000.........	2,000 00
64-65............	H......	(" " 1921) " 4 " = 2 × 1,000..........	2,000 00
139-142..........	H......	(" " 1921) " 4 " = 4 × 1,000..	4,000 00
231-246..........	J.......	(" " 1924) " 4 " = 16 × 1,000..........	16,000 00
		Fonds consolidé de la cité de Montréal	
165..............	....	(Dû le 1er juillet 1910,) intérêt 5 pour 100 = 50 × $100............	5,000 00
		Arg. dans la caisse d'ép. de la cité et d. de Montréal à 3 p. 100 d'int..	3,056 05
		Argent dans la caisse des commissaires pour la pension due au vieux pilote Damasse Cayen le 1er novembre, mais qui ne lui a pas été payée vu qu'elle avait été saisie......................	60 00
		Total..	53,116 05

ALEXANDER ROBERTSON,
Trésorier.

MONTRÉAL, 31 décembre 1894.

Nous certifions par le présent que nous avons examiné les entrées pour l'année 1894, faites sur les pages précédentes (état n° 1), et que nous les avons trouvées conformes aux pièces justificatives conservées en liasse; aussi, que les débentures et certificats représentant la somme de $53,056.05, énumérés dans l'état ci-dessus (état n° 2), ont été, ce jour, soumis à notre examen, et que la somme additionnelle de $60 est entrée au crédit du fonds dans les livres des commissaires du havre de Montréal.

RIDDELL ET COMMON,
Auditeurs.

MONTRÉAL, 9 janvier 1895.

TABLEAU indiquant le nombre de pilotes lamaneurs sur la liste d'activité le 31 leur résidence, leur nombre de pilotages, la part de gain de chacun,

Numéro.	Nom.	Age.	Résidence.	Date du certificat.	Observations.
1	Bouillé, Zéphirin........	65	Deschambault	1er mars '55	Breveté pour 1894............
2	Naud, Onésime..........	52	"	16 " '70	....
3	Chandonnet, Joseph.....	53	St-Henri de Lauzon, Lévis	2 août '70	....
4	Bouillé, Louis A........	57	Deschambault	1er sept. '70	....
5	Beaudet, Prudent.......	53	Lotbinière	10 oct. '70	Membre com. des pilotes, 1895..
6	Bélisle, Elzéar.	60	Deschambault	10 " '70	....
7	Pleau, Joseph...........	57	Ste-Anne de la Pérade...	10 " '70	....
8	Brunet, Célestin........	50	57 Sanguinet, Montréal..	28 février '70	Suspendu, 26 juin au 13 sept. ..
9	Belleisle, Louis.........	48	Deschambault	28 " '70	Membre com. des pilotes, 1894..
10	Cayen, Damase..........	56	Portneuf................	1er oct. '72	Mis à la retraite 25 sept...... ..
11	Groleau, Ulric	46	Grondines...............	30 " '72	....
12	Frenette, Alfred	55	Portneuf................	30 " '72	....
13	St. Amant, Alfred	50	Deschambault...........	30 " '72	....
14	Bélanger, Philippe......	55	Lotbinère..............	8 avril '74	....
15	Gagnon, Victor.........	58	Champlain..............	9 " '74	....
16	Perreault, Narcisse......	57	Deschambault	10 " '74	Prés. com. des pilotes, '94 et '95..
17	Auger, Cléophas........	48	Pointe-Lévis............	22 sept. '74	Membre com. des pilotes, 1895..
18	Desjordy, François......	52	Lavaltrie................	8 avril '75	Reprimandé, 27 juillet, *re* stea. *Haverton*..............
19	Labranche, Ferdinand...	47	Portneuf................	8 " '75	....
20	Perrault, David.........	51	Deschambault	9 " '75	Sec. com. d. pilotes '94; trés. '95..
21	Gauthier, Alexis........	46	"	15 janv. '78	....
22	Bouillé, Louis Z.........	44	"	16 " '78	Sec. com. des pilotes, 1895.....
23	Toupin, Joseph..........	44	Champlain..............	15 nov. '78	....
24	Gauthier, Laurant.....	43	Deschambault	10 déc. '79	....
25	Arcand, Jean...........	41	"	10 " '79	....
26	Nault, Delovoie.........	41	"	10 " '79	....
27	Gauthier, Wilbrod.. ..	41	"	10 " '79	Membre com. des pilotes, 1894..
28	Mayrand, Louis...	47	Ste-Anne de la Pérade...	9 " '80	....
29	Dufresne, George..	45	Deschambault	10 " '80	....
30	Arcand, Norbert........	41	Champlain..............	10 " '80	....
31	Toupin, Uldéric.........	39	"	11 " '80	Mort le 1er octobre...........
32	Bouillé, Tancrède.......	40	Deschambault	11 " '80	....
33	Arcand, Nestor..........	38	"	20 février '84	....
34	Nault, John....... ...	37	"	20 " '84	....
35	Dussault, Joseph........	38	"	20 " '84	....
36	Groléau, Gédéon........	42	Grondines..............	20 mai '87	....
37	Belleisle, Néré	43	Deschambault	20 " '87	Suspendu, du 21 sept. au 21 oct.
38	Perrault, Liboire........	48	527 St-Hypolite, Montréal	20 avril '88	....
39	Raymond, Wilfrid......	39	Deschambault	20 " '88	....
40	Hurteau, Joseph........	33	191 St-Hubert, Montréal.	20 mars '89	Membre com. des pilotes, 1894..
41	Perreault, Edouard......	44	Deschambault	20 " '89	....
42	Bouillé, C. Lydoric ...	37	"	20 " '89	....
43	Dussault, Honoré........	41	Ste-Pétronille...........	16 juillet '89	....
44	Brière, Arthur...... ..	37	Portneuf...............	28 avril '91	....
45	Labranche, J. S.........	40	"	28 " '91	....
46	Perrault, Alexis.........	31	Deschambault	28 " '91	....
47	Dufresne, N. Côme......	33	"	23 juin '91	....
48	Nadeau, J. B.....	36	Lévis..	11 avril '93	....
49	Naud, Aubert...... . ..	41	Deschambault	11 juillet '93	....
50	Sauvageau, Josephat....	33	"	10 oct. '93	....
51	Dussault, Napoléon....	32	"	3 avril '94	....
52	Arcand, Barthélemi.....	32	"	3 " '94	Reprimandé, etc., 5 juin; cond. à l'amende le 20 sept.......
53	Bélisle, Prudent.........	31	"	3 " '94	
54	Arcand, George.........	30	Lachevrotière	3 " '94	....
55	Toupin, Constant........	28	Trois-Rivières	3 " '94	....
56	Perrault, George........	28	Deschambault	3 " '94	....
57	Bouillé, Narcisse........	34	"	3 " '94	....

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 5 février 1895.

décembre 1894, pour le port de Québec et en amont de ce port, ainsi que leur âge, et s'ils ont été employés en service spécial ou à tour de rôle.

Nombre de voyages à Montréal.		Nombre de voyages aux localités intermédiair.		Nombre total de voyages.	Gain à Montréal.	Gain aux ports inter-médiaires.	Gain total.	Employé en service spécial ou à tour de rôle.
A l'en-trée.	A la sortie.	A l'en-trée.	A la sortie.					
					$ c.	$ c.	$ c.	
14	14	......	......	28	1,558 94	....	1,558 94	Ligne Allan.
13	13	......	......	26	1,435 15	....	1,435 15	" "
12	12	......	......	24	1,316 63	....	1,316 63	" Beaver.
13	13	......	......	26	1,348 48	....	1,348 48	" Allan.
14	14	......	......	28	1,536 62	....	1,536 62	" Dominion.
15	15	......	......	30	666 39	....	666 39	J. G. Brock.
7	9	1	1	18	636 84	56 00	692 84	Tour de rôle.
8	7	......	......	15	774 37	....	774 37	Ligne Donaldson.
13	13	......	......	26	1,505 61	....	1,505 61	" Dominion.
3	2	1	1	7	180 62	57 75	238 37	Tour de rôle.
8	10	......	......	18	805 11	....	805 11	"
10	11	1	1	23	911 21	59 65	970 86	McLean, Kennedy et Cie.
14	12	1	3	30	1,035 82	93 54	1,129 36	Carbray, Routh et Cie.
14	12	......	......	26	1,365 42	....	1,365 42	Ligne Donaldson.
7	7	2	1	17	654 91	41 26	696 17	Tour de rôle.
15	16	......	......	31	1,722 05	....	1,722 05	Ligne Donaldson.
12	12	......	......	24	1,331 85	....	1,331 85	" Beaver.
4	2	2	1	9	286 28	49 51	335 79	Tour de rôle.
13	13	......	......	26	1,429 30	....	1,429 30	Ligne Dominion.
8	9	......	......	17	886 85	....	886 85	" Johnston.
13	13	......	......	26	1,353 54	....	1,353 54	" Allan.
13	13	......	......	26	1,469 00	....	1,469 00	" "
20	19	......	......	39	1,552 27	....	1,552 27	Dominion Coal Company.
13	13	......	......	26	1,460 79	....	1,460 79	Ligne Dominion.
7	14	......	1	22	929 31	40 55	969 86	Tour de rôle.
23	23	1	......	47	1,758 41	31 03	1,789 44	Dominion Coal Company.
13	13	......	......	26	1,469 75	....	1,469 75	Ligne Allan.
21	20	......	......	41	1,554 94	....	1,554 94	Dominion Coal Company.
8	9	1	......	18	702 15	22 50	724 65	Tiber Steamship Company.
22	21	......	......	43	1,673 93	....	1,673 93	Dominion Coal Company.
4	4	1	1	10	378 91	45 94	424 85	Tour de rôle.
9	10	......	......	19	988 02	....	988 02	Hamburg-American Packet Co.
21	20	1	1	43	1,582 88	52 47	1,635 35	Dominion Coal Company.
14	16	......	......	30	1,701 89	....	1,701 89	Ligne Thomson.
21	19	1	1	42	1,572 49	58 13	1,630 62	Dominion Coal Company.
7	9	......	......	16	754 28	....	754 28	Tour de rôle.
17	15	......	......	32	1,206 22	....	1,206 22	Dominion Coal Company.
6	10	1	1	18	623 12	52 00	675 12	Tour de rôle.
14	14	......	......	30	1,652 39	....	1,652 39	Ligne Thomson.
22	22	......	......	44	1,667 65	....	1,667 65	Dominion Coal Company.
24	19	4	2	49	1,668 32	184 06	1,852 38	Carbray, Routh et Cie.
9	10	......	......	19	935 18	....	935 18	Hamburg-American Packet Co.
10	10	......	......	20	833 56	....	833 56	Ross et Cie, Québec.
17	15	......	......	32	1,215 20	....	1,215 20	Intercolonial Coal Co.
9	7	......	......	16	659 07	....	659 07	Tour de rôle.
22	20	......	......	42	1,633 89	....	1,633 89	Dominion Coal Company.
9	9	......	......	18	981 13	....	981 13	Ligne Johnston.
11	11	1	1	24	988 82	59 22	1,048 04	McLean, Kennedy et Cie.
10	10	......	......	20	899 37	....	899 37	Ross et Cie, Québec.
10	9	......	1	20	777 31	36 75	814 06	Dominion Coal Company.
10	11	2	2	25	754 03	115 38	869 41	Intercolonial Coal Company.
7	8	......	......	15	652 69	....	652 69	Tour de rôle.
13	11	1	......	25	949 36	18 00	967 36	Dominion Coal Company.
6	5	1	3	15	445 96	121 50	567 46	Tour de rôle.
6	7	1	2	16	528 45	81 00	609 45	"
2	2	......	......	4	155 91	....	155 91	"
....	2	......	......	2	60 00	....	60 00	"
					$ 61,578 64	$1,276 24	$ 62,854 88	

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL, BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 15 février 1895.

Mr John Hardie,
Sous-ministre suppléant de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal, constituant la commission de pilotage, et pour être communiqué à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, le rapport suivant du district de pilotage de Montréal, couvrant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Le relevé qui se trouve sur les pages 150 et 151 fait connaître les noms, le gain, etc., de tous les pilotes pendant la dernière saison, et accuse une diminution d'environ 9 pour 100 sur le gain de 1893; mais le gain a été de quelques dollars de moins seulement que celui de 1892.

La somme totale des droits de pilotage qu'accuse ce relevé a été reçue des services suivants:

BRITANNIQUES.

Navires à vapeur	$57,884 38	
do à voiles	901 50	
		$58,785 88

ÉTRANGERS.

Navires à vapeur	$3,924 02	
do à voiles	144 98	
		4,069 00
		$62,854 88

Vu que l'augmentation du commerce dans le port de Montréal paraissait l'exiger, il a été résolu, dans le mois de janvier, que le nombre des pilotes fut augmenté de 50 à 55, et, en conséquence, avant l'ouverture de la navigation, les cinq jeunes hommes suivants ont reçu leurs brevets de pilote, datés du 3 avril, savoir, Napoléon Dussault, Barthélémy Arcand, Prudent Belleisle, George Arcand et Constant Toupin.

Le pilote Zéphirin Bouillé ayant atteint soixante-cinq ans, a reçu, après examen, un nouveau brevet pour une année, à partir du 3 avril 1894.

Le 19 août, le pilote Damase Cayen, pendant qu'il attendait son tour à Québec, fut frappé de paralysie. Vu que, d'après le certificat de médecin obtenu, il ne sera plus capable de piloter, il lui a été accordé une pension sur le fonds de retraite des pilotes invalides.

L'apprenti pilote George Perreault a obtenu son brevet de pilote, le 11 septembre, pour remplir la vacance créée par cette retraite.

Le 1er octobre, le pilote Uldéric Toupin est mort subitement à bord du navire *Mindet*, qu'il était chargé de piloter de Québec à Batiscan, et, le 9 du même mois, l'apprenti pilote Narcisse Bouillé a reçu son brevet de pilote en remplacement de M. Toupin.

Le pilote Trefflé Toupin, de Roberval, lac Saint-Jean, qui avait été mis temporairement à sa pension, en juillet 1893, a continué d'être incapable de piloter durant l'année 1894, vu l'affaiblissement de sa vue.

Un examen d'apprenti pilote a été tenu à la fin de mars. A cet examen quatre apprentis se sont présentés, et sur ce nombre, MM. Narcisse Bouillé, Joseph Léveillé et Sévère Perron ont subi l'épreuve avec succès.

Ces messieurs ayant fait, durant la dernière saison, les voyages requis entre Montréal et Québec, en compagnie de pilote brevetés, ont maintenant droit à leur brevet de pilote, qu'ils pourront recevoir lorsque des vacances se produiront, et l'un d'eux, M. Bouillé, a déjà reçu le sien.

Inspection des bateaux à vapeur.

En janvier, M. Alfred Angers a été admis comme apprenti. Bien que l'on ait décidé, en mars, de ne plus accorder aucune demande d'admission comme apprenti, il y avait alors à examiner une liste de vingt-cinq noms et quatre demandes d'admission sur la liste.

La liste suivante fait connaître le nom, l'âge et la résidence de chaque apprenti pilote faisant son apprentissage sous la commission des pilotes :—

N°	Nom.	Age.	Résidence.
1	Léveillé, Joseph	31	Champlain.
2	Perron, Sévère	36	Deschambault.
3	Belleisle, Arthur	33	"
4	Bélanger, Charles	24	Lotbinière.
5	Pleau, J. E.	25	Ste-Anne de la Pérade.
6	Hamelin, Théodule	20	Grondines.
7	Perrault, Anthyme	26	Deschambault.
8	Raymond, J. N	24	"
9	Bélisle, Cyrille	26	"
10	Veillet, George	23	Ste-Anne de la Pérade.
11	Perrault, Arthur	24	Deschambault.
12	Naud, Damase	27	"
13	Labranche, Melville	20	Portneuf.
14	Gagnon, Albert	19	Trois-Rivières.
15	Angers, Albéric	20	Ste-Anne de la Pérade.
16	Paquin, Azarias	21	Deschambault.
17	Gignac, Arthur	21	Portneuf.
18	Desjordy. J. B.	22	Contrecœur.
19	Belleisle, Félix	24	Deschambault.
20	Bélanger, Achille	21	Lotbinière.
21	Paquet, Damien	21	Deschambault.
22	Bourassa, Henri	21	"
23	Angers, Alfred	18	Ste-Anne de la Pérade.

Le nombre d'accidents arrivés aux navires pilotés pendant l'année, a dépassé quelque peu la moyenne.

Les détails relatifs à ceux d'un caractère sérieux sont comme suit :—

Le steamer *Amaryntha*, de la ligne Donaldson, pendant qu'il se trouvait sous la direction du pilote C. Brunet, le 26 juin, s'est échoué sur l'île Ronde après être sorti du port de Montréal pour prendre la mer. Bien que sérieusement endommagé, il a pu être conduit, une semaine après, dans la cale sèche de Lévis pour subir des réparations.

Après une enquête faite avec soin, les commissaires constatèrent que l'accident était dû au manque d'habileté et d'attention de la part du pilote Brunet, et ils condamnèrent ce dernier à une suspension de deux mois. Il était déjà suspendu *ipso facto* à partir de la date de l'accident.

Ce pilote, qui était assisté à l'enquête par un avocat, a obtenu subséquemment de la cour suprême l'émanation d'un bref de *certiorari*; mais aucune décision n'a encore été rendue.

Le 1er juillet, le steamer *Louisburg*, appartenant à la Dominion Coal Company (limitée), s'est considérablement avarié en touchant fond au moment où il s'approchait de son quai, à la section 26 du havre de Montréal, communément appelé le quai de Molson, et en venant subséquemment se heurter contre le quai.

Les commissaires, après enquête faite, constatèrent que le pilote Louis Mayrand n'était aucunement en faute.

Le 2 juillet, le steamer *Haverton*, parti de Québec sous la direction du pilote François Desjordy, a frappé un écueil sur le côté sud du chenal, à quelques milles à l'ouest du phare de Saint-Antoine, et l'eau se mit à l'envahir si rapidement qu'il fallut l'échouer sur le rivage des Ecureuils, vis-à-vis de Sainte-Croix, pour l'empêcher de sombrer en eau profonde.

Après une longue enquête faite par les commissaires, on arriva, le 27 juillet, à la conclusion suivante :

Que le pilote François Desjordy ne se trouvait pas dans le centre du chenal; mais, vu qu'il y avait raison de croire, d'après la carte, qu'il ne pouvait savoir qu'il se trouvait dans un endroit dangereux, les commissaires furent d'avis qu'il devait être acquitté et remis en possession de son brevet, après avoir été averti par le président de la commission d'être plus prudent à l'avenir.

Le 5 septembre, le steamer *Mereddic*, pendant la montée, s'est échoué près de l'île Sainte-Hélène. Il était alors sous la direction du pilote Néré Belleisle, et ce dernier a prétendu qu'il avait été écarté du chenal par le remorqueur *Hudson* et les barges que ce dernier conduisait.

Après une enquête rigoureuse, les commissaires constatèrent que le steamer se trouvait éloigné de sa route et trop au sud d'au moins deux cents pieds, lorsqu'il s'est échoué, et que cet accident était dû à un manque d'attention de la part du pilote. En conséquence, le brevet du pilote a été retiré pour un mois.

Le 6 septembre, le steamer *Hamilton*, pendant qu'il se rendait à Québec avec un tirant d'eau de 26½ pieds, s'est échoué sur le côté sud du chenal, justement en aval de la courbe Bellmouth, vis-à-vis de Contrecœur.

Après avoir été considérablement allégé, il a pu continuer sa route jusqu'à Québec sans éprouver aucun dommage.

A la demande de l'Association des Assureurs Maritimes de Montréal, par l'entremise de la Chambre de Commerce de Montréal, une enquête sur cet accident fut tenue. Les assureurs y étaient représentés, et ils eurent toutes les facilités possibles pour obtenir du pilote, des officiers du steamer et d'autres témoins tous les renseignements dont ils avaient besoin.

Les commissaires sont arrivés à la conclusion qu'aucun blâme ne devait être encouru par le pilote Louis Belleisle, et ils ordonnèrent que la preuve fut transmise à la Chambre de Commerce.

Le pilote Barthélemy Arcand a été traduit deux fois devant les commissaires. La première, parce que le steamer *Premier* avait perdu les ailes de son hélice en heurtant le quai de l'île, dans le havre de Montréal, le 23 mai, et la seconde fois, par suite du dommage causé à l'hélice du vaisseau de Sa Majesté, le *Tourmaline*, en faisant le détour qu'il y a à faire sur le côté nord du chenal, un peu en amont du cap Levraut, pendant que ce vaisseau montait, le 19 août. Ces deux vaisseaux étaient pilotés par Arcand.

Pour le premier accident, ce dernier eut pour punition la perte de ses honoraires de pilotage, se montant à $30, et il fut aussi réprimandé pour ne pas avoir rapporté cet accident, comme l'obligeaient de le faire les règlements des commissaires. Quant au second accident, il fut condamné à $20 d'amende pour avoir également négligé d'en faire rapport; mais on ne put prendre contre lui d'autres procédures, vu que le délai de dix jours accordé par la loi pour procéder contre lui était expiré avant que les commissaires eussent reçu la plainte.

Les bouées à gaz et à cloche de la Pointe-aux-Trembles (en bas) et de Sainte-Croix ont, comme dans les deux saisons précédentes, rendu de grands services aux pilotes, et la ligne Sincennes-McNaughton a maintenu des bouées et balises le long du chenal de Montréal à Québec à la satisfaction des commissaires et des pilotes.

Les améliorations faites par le département de la marine de bonne heure, dans la saison, en garnissant de bouées le chenal, aux Grondines, au Cap à la Roche, au pied du lac Saint-Pierre, et à la courbe de Varennes, ont été considérées comme facilitant considérablement la navigation du chenal à ces différents endroits.

Le tarif du pilotage est le même que celui qui existe depuis le mois de mars 1877, et est comme suit:—

Du havre de Québec à Portneuf et le côté opposé du fleuve Saint-Laurent, ou en aval de Portneuf et en amont du havre de Québec.

Pour le pilotage de tout navire en remorque, ou mû par la vapeur (excepté comme il est dit ci-après), pour chaque pied de tirant d'eau:—

A l'entrée	$0 50
A la sortie	0 50

Pour le pilotage de tout navire océanique mû par la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.......... $0 62½
A la sortie.......... 0 62½

Pour le pilotage de tout navire à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.......... $1 05
A la sortie.......... 0 70

Du havre de Québec à Trois-Rivières et le côté opposé du fleuve Saint-Laurent, ou tout autre lieu en amont de Portneuf et en aval de Trois-Rivières.

Pour le pilotage de tout navire en remorque, ou mû par la vapeur, (excepté comme il est dit ci-après), pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.......... $1 50
A la sortie.......... 1 50

Pour le pilotage de tout navire océanique, mû par la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.......... $1 75
A la sortie.......... 1 75

Pour le pilotage de tout navire à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.......... $2 60
A la sortie.......... 1 90

Du havre de Québec à Sorel et le côté opposé du fleuve Saint-Laurent, ou tout autre lieu en amont de Trois-Rivières et en aval de Sorel.

Pour le pilotage de tout navire en remorque ou mû par la vapeur (excepté comme il est dit ci-après), pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.......... $1 50
A la sortie.......... 1 50

Pour le pilotage de tout navire océanique mû par la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.......... $1 87½
A la sortie.......... 1 87½

Pour le pilotage de tout navire à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.......... $3 15
A la sortie.......... 2 10

Du havre de Québec au havre de Montréal, ou tout autre lieu en amont de Sorel et en aval du havre de Montréal.

Pour le pilotage de tout navire en remorque, ou mû par la vapeur (excepté comme il est dit ci-après) pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.......... $2 00
A la sortie.......... 2 00

Pour le pilotage de tout navire océanique mû par la vapeur, pour chaque pied de tirant d'eau :—

A l'entrée.......... $2 50
A la sortie.......... 2 50

Pour le pilotage de tout navire à voiles, pour chaque pied de tirant d'eau:—

A l'entrée	$4 20
A la sortie	2 80

Du havre de Montréal à Sorel, ou à tout autre lieu en amont de Sorel et en aval d'Hochelaga, et de Sorel ou de tout autre lieu en amont de Sorel et en aval d'Hochelaga au havre de Montréal.

Pour chaque pied de tirant d'eau pour chacun de ces pilotages:—

A l'entrée	$1 00
A la sortie	1 00
Pour conduire un navire d'un quai à un autre, dans les limites du havre; ou de tout quai au canal Lachine, ou le sortir du dit canal pour le conduire à l'un des quais du havre; ou pour le conduire du pied du courant; ou pour le conduire de Longueuil au havre; ou pour le conduire du havre au pied du courant, ou à Longueuil; pour chacun de ces services	5 00

Les sommes reçues et dépensées par les commissaires du havre, constituant la commission du pilotage du district, à part leurs recettes et déboursés en fidéicommis pour la caisse des pilotes invalides de Montréal, dont le rapport et l'état annuels certifiés par MM. Riddell et Common, comptables officiels, vous ont été envoyés, ont été comme suit:—

RECETTES.

De sept apprentis, l'honoraire de leur brevet de pilote ($10 chacun)	$ 70 00	
D'un jeune homme, pour son brevet d'apprenti	5 00	
		$ 75 00

DÉPENSES.

MM. Abbott, Campbell et Meredith, conseil d'avocats *in re* enquêtes	$ 85 00	
Commission des pilotes de Montréal, pour services et frais en rapport avec l'examen d'apprentis	145 80	
Morton, Phillips et Cie, papeterie	30 00	
D. Bertley et Cie, impressions	9 95	
Département des impressions, Ottawa, pour 20 examplaires de l'Acte concernant le pilotage	2 00	
Capitaine John Peters, du steamer *Haverton*, et ses officiers, qui ont assisté à l'enquête faite sur la perte du dit steamer, pour leurs dépenses de voyage de Québec à Montréal et leur retour à Québec	38 00	
Capitaine Pilon, du remorqueur *Hudson*, et son pilote, pour dépenses encourues à l'occasion de l'enquête faite sur l'échouage du steamer *Mereddio*	3 75	
Charles Gariépy, services d'agent de pilotage à Québec	600 00	
Allocation pour frais de port, voyages, etc	19 00	
		$931 24
		$ 856 24

Le déficit de $856.24 a été comblé avec les recettes du havre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

ANNEXE N° 12.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 8 janvier 1895.

Mr JOHN HARDIE,
Sous-ministre suppléant de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant de la commission de pilotage pour l'année 1894, ainsi que les divers états qui vous sont fournis annuellement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

TAUX des pilotages pour le havre de Québec et en aval de ce port, d'après le règlement adopté par les commissaires du havre de Québec le 18 juin 1891, et sanctionné par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 26 juin 1891, pour chaque pied de tirant d'eau.

TABLEAU I.

De.	Au.	Du 1er mai au 10 novembre.	Du 10 novembre au 19 novembre.	Du 19 novembre au 1er mars.	Du 1er mars au 1er mai.
La Grosse-Ile ou de tout autre endr. en aval du mouillage de Brandy-Pots au large de l'île aux Lièvres.	Mouillage ou au lieu d'amarrage dans le bassin ou le havre de Québec......	$3 87	$4 95	$6 02	$4 41
Du mouillage de Brandy-Pots au large de l'île aux Lièvres, ou de tout autre endroit en amont du dit mouillage et en aval de la Pointe Saint-Roch....................	"	Deux tiers de cette somme	Deux tiers de cette somme	Deux tiers de cette somme	Deux tiers de cette somme
De la Pointe St-Roch ou de tout autre endroit en amont de cette Pointe et en aval de la Pointe-aux-Pins, sur l'île aux Grues....	"	Un tiers "	Un tiers "	Un tiers "	Un tiers "
De la Pointe-aux-Pins, ou de l'île aux Grues, ou de tout autre endroit en aval du Trou St-Patrice.	"	Un quart "	Un quart "	Un quart "	Un quart "
Du mouillage ou lieu d'amarrage dans le bassin ou le havre de Québec..........................	A la Grosse-Ile ou l'endroit où le pilote est libéré dans le fleuve en aval de Québec.	$3 40	$4 46	$5 54	$3 93

TABLEAU II.

Taux des pilotages pour le havre de Québec et en aval de ce port.

De.	A.	$ c.
Tout quai dans le port de Québec, entre la Pointe-à-Carcy, en aval, et l'extrémité ouest du quai Allan, en amont, ces deux points inclusivement.........	A tout autre quai dans les dites limites..........	2 50
De tout point dans le havre de Québec, autre qu'un quai, dans les limites susdites..............	A tout autre endroit dans le dit havre, autre qu'un quai, dans les dites limites.	5 00

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

(*D'après* 36 *Victoria, chapitre* 54.)

QUÉBEC, 8 janvier 1894.

A l'hon. JOHN COSTIGAN, M.P.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—En conformité de l'acte concernant le pilotage, 36 Victoria, chap. 54, article 4, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant de la commission du havre de Québec constituant la commission de pilotage, pour l'année 1894.

SERVICES DES STATIONS DE PILOTAGE.

Le 17 avril et le 1er mai, vingt-deux pilotes ont été expédiés aux stations de pilotage sur les goélettes-pilotes nos 1 et 2, et le 10 mai dix autres pilotes ont été envoyés aux mêmes endroits, à bord de la goélette n° 5.

Le 5, le 7, le 9, le 15 et le 19 mai, quarante-six pilotes, en tout, furent envoyés par l'Intercolonial.

Depuis ces premières opérations, toutes les stations de pilotage ont été pourvues de pilotes, durant la saison, par l'Intercolonial et les goélettes-pilotes, et le service s'est fait à la satisfaction des commissaires.

PILOTES AGÉS.

Le 4 avril, tous les vieux pilotes, au nombre de douze, qui avaient atteint l'âge de soixante-cinq ans et plus, ont été appelés devant les commissaires, en vertu de l'article 36 de l'acte du pilotage, pour faire constater s'ils étaient en état d'être continués dans l'exercice de leur métier. Examen fait, neuf furent trouvés aptes à rester au service, et leur brevet fut en conséquence renouvelé pour un an.

Quant aux trois autres pilotes—Dick, Thivierge et Dufresne—un autre examen fut jugé nécessaire. Ce second examen ayant été tenu subséquemment, et ayant donné satisfaction, leurs brevets furent aussi renouvelés pour une autre année.

PROCÈS.

Les commissaires sont heureux de constater que la dernière saison de navigation a été remarquablement exempte d'accidents, n'en ayant qu'un seul à enregistrer—l'échouage du steamer *Chollerton* dans la traverse sud, et aussi de ce qu'aucune plainte n'a été portée devant eux contre le service de pilotage.

Un relevé annexé au présent rapport renferme tous les détails relatifs à la nature de la plainte et au résultat de l'enquête faite sur l'accident arrivé au steamer *Chollerton*.

DÉCÈS.

La liste des pilotes en activité a été réduite de quatre, dont la mort est arrivée pendant l'année. Ces quatre pilotes décédés sont Pierre Fontaine, âgé de 66 ans et ayant 42 années de service; Louis Thivierge, âgé de 70 ans et ayant 42 ans de service; Louis Honorius Lachance, âgé de 56 ans et ayant 25 ans de service, et Jean Baptiste Talbot, âgé de 49 ans et ayant 25 ans de service.

Les commissaires témoignent avec plaisir de l'honorabilité qui caractérise les états de service de feu MM. Fontaine, Thivierge, Lachance et Talbot, et ils reconnaissent que, pendant leur longue et importante carrière de pilote, pas un seul accident, ni une plainte n'apparaît à côté de leurs noms.

APPRENTIS PILOTES.

Il n'y a pas eu de changements concernant les apprentis pilotes, qui restent dans le même état qu'en 1893.

Bien que la liste actuelle contienne huit noms, l'on n'en doit compter que six, parce que MM. Dugal et Nolet, vu leur longue absence, sont considérés comme morts.

Ces six apprentis pilotes ne peuvent être admis à subir leur examen avant que le nombre des pilotes soit réduit à 125 ; ainsi le veut l'article 8 de la 45e Victoria, chapitre 32.

DIRECTEURS DE LA CORPORATION DES PILOTES.

A leur assemblée annuelle tenue le 10 décembre dernier, les pilotes ont élu les directeurs suivants pour l'année prochaine : MM. Joseph Fortier, Edmond Larochelle, aîné, Laurent Godbout, Jean-Baptiste Tremblay et Léon Labrecque ; et à une assemblée du nouveau bureau de direction, tenue le jour suivant, Joseph Fortier a été réélu président.

Le présent rapport renferme divers états, dont il ne parle point, et qui contiennent tous les renseignements transmis chaque année à votre ministère par les commissaires du havre en leur qualité de commissaires de pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

TABLEAU des procès qui ont eu lieu en 1894 devant la commission du havre de Québec, en vertu de l'acte du pilotage, 36 Vic., chap. 54, et 45 Vic., chap. 32, art. 4.

Nom du pilote traduit.	Nature de la plainte.	Date du procès.	Résultat.
Alphonse Pouliot	Pour avoir échoué le steamer *Chollerton*, le 9 juin, près du phare du Pilier de Pierre, dans la traverse sud..................................	23 juin	Acquitté.

Certifié,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1895.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

LISTE des apprentis pilotes exerçant sous le contrôle immédiat des commissaires de pilotage de Québec le 31 décembre 1894.

Numéro.	Noms.	Date du contrat d'apprentissage.	Observations.
1	George Dugal..........	11 avril 1871	Absent depuis l'automne de 1877.
2	Ernest Nolet..........................	19 mars 1874....	" " " 1878.
3	Adélard Vézina........................	24 mai 1883.	Il est stipulé dans les contrats d'apprentissage de ces apprentis qu'ils ne seront pas admis à passer leur examen avant que le nombre des pilotes ne soit réduit à 125, comme il est décrété par l'acte 45 Victoria, chapitre 32.
4	Jean-Bte Pouliot......................	24 " 1883.. ...	
5	Joseph Thivierge......................	24 " 1883.	
6	Léonidas Lachance.....................	24 " 1883.	
7	Eudore Langlois.......................	24 " 1883.	
8	Frs.-X. Eustache, *alias* Wm. Dorion.	12 juil. 1883. ...	

Certifié,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1895.

TABLEAU indiquant le nombre des pilotes pour le havre de Québec et en aval de ce havre, sur la liste d'activité le 31 décembre 1894, le nombre de ceux qui ont pris leur retraite, ont été rayés de la liste d'activité ou sont morts pendant l'année; le nombre temporairement suspendus, qui sont hors d'état de faire le service, qui ont la charge des steamers fédéraux, etc., etc.

Numéro.	Nom.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages. A l'entrée.	A la sortie.	Déplacements.	Accidents et observations.
1	Regis Ménard	79	Saint-Valier	3	3	3	Discontinué le 1er octobre.
2	Joseph Dick	75	Saint-Jean, Orléans	4	3	3	" " "
3	David Bouffard	76	Saint-Laurent, Orléans	5	3	4	" 15 "
4	Jos. Phil. Couillard	72	Québec	0	0	0	Un des directeurs de la corporation des pilotes, non réélu à la dernière élection.
5	Jérémie Dufresne	78	"	5	3	3	
6	Antoine Gobeil	66	Saint- Laurent, Orléans	10	9	1	Employé par la ligne Allan.
7	Pierre Fontaine	66	Québec	0	1	0	Mort le 24 mai.
8	Victor Demers	69	Lauzon, Lévis	3	2	3	Discontinué le 1er septembre.
9	Joseph Plante	64	Baie-Saint-Paul	4	5	4	
10	Louis Thivierge	70	Saint-Jean, Orléans	2	1	2	Mort le 7 juillet.
11	Charles Francis Brown	67	Québec	7	5	5	
12	Paul Pâquet	63	Saint-Jean, Orléans	4	5	4	
13	Joseph Pouliot	68	" "	5	5	4	
14	George Normand	64	Ile aux Grues	4	5	4	
15	David Damour	62	Trois-Pistoles	5	4	4	
16	Charles Vézina	60	Saint-Michel, Bellechasse	10	10	0	Employé par la ligne Allan.
17	Numa Lachance	60	" "	9	9	0	" " "
18	Annibal Baquet	59	Québec	14	14	3	Patron du steamer *Miramichi.*
19	Joseph Gravel	68	"	9	8	3	Employé par un bateau charbonnier.
20	Auguste Couillard Després	58	Lauzon, Lévis	8	10	2	Employé par un bateau charbonnier. Elu directeur de la corporation des pilotes à la dernière élection.
21	Jean-Bte Pouliot	53	Saint-Jean, Orléans	5	4	4	
22	Jean Gobeil	58	" "	6	2	4	Malade durant un mois.
23	Joseph Pâquet	57	" "	10	10	2	Employé par un bateau charbonnier.
24	Louis Edmond Morin	56	Québec	8	13	2	Employé par la ligne Hansa.
25	Moïse Lachance	57	Saint-Jean, Orléans	5	4	4	
26	Joseph S. Brown	60	Québec	13	12	2	Employé par la ligne Dominion.
27	Hubert Raymond	55	Bienville, Lévis	11	12	2	Employé par un bateau charbonnier.
28	Archille Damour	55	Saint-Valier	5	4	3	
29	Joseph Pouliot	51	Saint-Jean, Orléans	5	4	4	
30	Edmond Larochelle	51	Québec	0	0	0	Directeur de la corporation des pilotes, réélu à la dern. élection.

31	Antoine Thomas Chouinard	60	Pointe-au-Père	8	2	3	
32	Laurent Godbout	51	Québec	0	0	0	Directeur de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
33	Adelme Pouliot	55	St-Laurent, Orléans	14	12	2	A l'emploi de la ligne Dominion.
34	Bart. Pepin dit Lachance	49	Saint-Jean, Orléans	6	5	4	
35	Frs.-Xav. Delisle	49	Québec	10	11	2	Employé par un bateau charbonnier.
36	Joseph Pepin *dit* Lachance	60	"	5	4	4	
37	Damien Eugène Boulanger	51	Tadoussac	0	0	0	Maître de la station du Saguenay.
38	Cyprien Langlois	50	Saint-Jean, Orléans	4	7	4	
39	Jean Delisle	49	" "	9	8	3	Capitaine du steamer *Tiber*.
40	Nazaire Curodeau	47	Québec	5	6	5	
41	Charles Normand	48	"	5	2	2	Capit. de la goélette-pilote n° 5 une partie de la saison.
42	Napoléon Rioux	49	Sainte-Pétronille, Orléans	9	9	3	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
43	Jean-Bte. Tremblay	51	Québec	0	0	0	Directeur de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
44	Ray. Baquet *dit* Lamontagne	49	Notre-Dame, Lévis	11	11	2	A l'emploi de la ligne Beaver.
45	Frs.-Xav. Lamarre	48	Saint-Valier	6	6	3	A l'emploi de la ligne *Scotland Lumber*.
46	Moïse Pouliot	46	Saint-Jean, Orléans	11	9	2	A l'emploi de la ligne Allan.
47	Paul Gobeil	48	" "	5	4	4	
48	Chs. Alarie Raymond	46	Chateau-Richer	5	4	4	
49	Victor Vézina	49	Québec	17	12	2	A l'emploi de la ligne Thompson.
50	Louis Honorius Lachance	56	Saint-Michel, Bellechasse	0	0	0	Mort le 29 juin.
51	L. B. O. Goutron *dit* Larochelle	48	" "	11	9	2	A l'emploi de la ligne Allan.
52	Chs. Hermie *alias* A. Bernier	49	" "	0	0	0	Directeur de la corporation des pilotes. Non réélu à la dernière élection.
53	Louis Robert Demers	48	Québec	11	10	2	A l'emploi de la ligne Hansa.
54	Vital Ephrem Chamberland	54	Saint-Michel, Bellechasse	5	3	4	
55	Joseph G. Dupil	47	Québec,	10	10	0	A l'emploi de la ligne Allan.
56	Jean-Bte. Talbot	49	Berthier	1	1	1	Mort le 29 juin.
57	Joseph Fortier	50	Saint-Jean, Orléans	0	0	0	Directeur de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
58	Nestor Lachance	49	" "	4	5	4	
59	Cyril, Audet *dit* Lapointe	49	Saint-Michel, Bellechasse	5	4	4	
60	Joseph Lapointe	51	Saint-Laurent, Orléans	5	4	3	
61	Pierre Pepin Lachance	45	Montréal	8	10	3	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
62	Théophile Gourdeau	50	Lauzon, Lévis	10	9	2	" " "
63	Isiode Noël	44	Saint-Jean, Orléans	1	3	0	Capit. de la goélette-pilote n° 5 une partie de la saison.
64	Jean Evariste Adam	50	Trois-Saumons	6	4	4	
65	Alfred Larochelle	44	Saint-Michel, Bellechasse	12	14	2	A l'emploi de la ligne Beaver.
66	Théophile Corriveau	47	Québec	12	11	2	Employé par un bateau charbonnier.
67	Elzéar Godbout	46	"	9	8	3	" " " une partie de la saison.
68	George Couillard Després	46	Bienville, Lévis	4	5	3	
69	Pierre Gobeil	46	Saint-Jean, Orléans	8	8	3	" " " " "
70	Théodule Pepin *dit* Lachance	49	Montréal	12	12	3	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
71	Achille Treflé Simard	43	Saint-Joseph, Lévis	4	5	4	
72	Jean-Bte. Patoine	43	Bienville, Lévis	10	10	2	" " "
73	Narcisse Lavoie	45	Sainte-Luce, Rimouski	0	0	0	Capit. de la goélette-pilote n° 2.
74	Joseph Emilio Couillard	43	Québec	1	1	0	Capit. du steamer *Grectlands* et absent une partie de la saison.
75	Louis Albert Royer	49	Saint-Jean, Orléans	5	8	3	Employé par un bateau charbonnier une partie de la saison.
76	Adélard Sansterre	44	Saint-Michel, Bellechasse	11	10	2	A l'emploi de la ligne Allan.

ETAT indiquant le nombre des pilotes pour et en aval du havre de Québec, etc.—*Fin.*

Numéro.	Nom.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages.			Accidents et observations.
				A l'entrée.	A la sortie.	Déplacements.	
77	Onésime Noël	42	Saint-Jean, Orléans	11	17	2	A l'emploi de la ligne Thompson.
78	Napoléon Baillargeon	44	Sainte-Pétronille, Orléans	4	5	4	
79	Jos. Frs.-X. Bernier	42	Québec	11	15	2	A l'emploi des lignes Donaldson et Ross.
80	Frs.-X. Demeule	42	Saint-Jean, Orléans	4	6	4	
81	Louis Honoré Lapierre	44	Notre-Dame, Lévis	12	13	2	A l'emploi de la ligne Head.
82	Jos. Eugène Lachance	40	Saint-Jean, Orléans	5	4	4	
83	David Arthur Bouffard	40	Saint-Laurent, Orléans	4	5	4	
84	Jean Théophile St. Laurent	43	Québec	12	13	2	A l'emploi de la ligne Dominion.
85	Jacques Georges Dugas	42	"	4	4	4	
86	Joseph Victor Gourdeau	47	Sainte-Pétronille, Orléans	10	10	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
87	Louis *alias* Trefflé Delisle	40	Trois-Pistoles	0	0	0	Maître du phare flottant de l'île Rouge.
88	Jean-Bte. Couillard	43	Cap Saint-Ignace	4	4	4	
89	Chs. Pelletier	44	Saint-Michel, Bellechasse	5	4	4	
90	Jos. alias Philéas Langlois	48	Saint-Jean, Orléans	5	4	4	
91	Nazaire Delisle	45	" "	8	6	3	Employé par un bateau charbonnier, partie de la saison.
92	J. E. Bonaventure Lavoie	42	Sainte-Luce, Rimouski	5	4	3	
93	Adjutor Baillargeon	40	Sainte-Pétronille, Orléans	5	6	4	
94	Samuel Rioux	41	Québec	11	10	9	A l'emploi de la ligne Allan.
95	Chs.-Octave Clavet	40	Saint-Michel, Bellechasse	10	10	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
96	Joseph Dion	38	Notre-Dame, Lévis	8	8	2	" " "
97	Paul Lachance	38	Québec	9	8	2	" de la ligne Johnson.
98	Arcadius Jouvin	36	Sainte-Luce, Rimouski	5	3	4	
99	Léon Labrecque	44	Saint-Laurent, Orléans	6	5	4	Elu directeur de la corporation des pilotes, dernière élection.
100	Paul Lachance	39	Saint-Jean, Orléans	9	9	2	Patron du steamer *Polino.*
101	Joseph Pouliot	38	" "	5	4	3	
102	Joseph Larochelle	37	Saint-Michel, Bellechasse	5	3	3	
103	Adjutor Lachance	36	" "	14	13	2	A l'emploi des lignes Donaldson et Ross.
104	Frs. Gaudreau	43	Québec	1	0	0	Capitaine de la goélette-pilote n° 1.
105	Arthur Kœnig	43	L'Islet	7	7	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
106	David Dumas	41	Notre-Dame, Lévis	5	4	4	
107	Joseph Lachance	40	Saint-Laurent, Orléans	5	4	4	
108	Paul Pâquet	36	Saint-Jean, Orléans	4	5	4	
109	Alphonse Pouliot	42	" "	5	4	4	
110	Elzéar Normand	35	L'Islet	4	5	3	
111	Jean Bernier	35	"	15	12	2	A l'emploi des lignes Donaldson et Ross.

112	Joseph Pâquet	33	Saint-Jean, Orléans	5	4	4	
113	Jean-A. Lachance	32	Saint-Henri, Lévis	5	5	4	
114	Arthur Baillargeon,	37	Sainte-Pétronille, Orléans	5	6	3	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier une partie de la saison.
115	Joseph Vézina	33	Saint-Laurent, Orléans	4	5	4	
116	Herménégilde Guénard	36	Saint-Thomas, Montmagny	4	5	4	
117	Elzéar Desrosiers	41	Québec	10	10	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
118	John I. A. Irvine	38	Ile Verte	5	4	4	
119	Fred. Bouffard	37	Saint-Laurent, Orléans	5	4	4	
120	Jules Asselin	33	Saint-Michel, Bellechasse	10	10	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
121	Prudent Marmen	35	Beauport	4	5	4	
122	Lucien, Lachance	33	Notre-Dame, Lévis	10	8	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
123	Alfred Dion	36	Ile Verte	5	4	4	
124	Camille, Bernier	36	Saint-Michel, Bellechasse	11	15	2	A l'emploi de la ligne Dominion.
125	Moise Blouin	43	Saint-Jean, Orléans	5	4	4	
126	Moïse *alias* Laurent Godbout	34	Québec	4	5	4	
127	Alfred Godreau	41	Cap Saint-Ignace	4	7	4	
128	Alfred Raymond	33	Kamouraska	6	3	4	
129	Philéas Lachance	36	Saint-Jean, Orléans	12	13	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
130	Joseph H. Talbot	32	Berthier	9	10	8	do do do
131	Moïse Arthur Lachance	31	Saint-Jean, Orléans	5	4	5	
132	Louis-Frs. Thivierge	28	" "	4	6	8	
133	François *alias* Joseph N. Dallaire	33	Saint-Laurent, Orléans	5	4	4	
134	Joseph Emilien *alias* Emile Lachance	28	Saint-Jean, Orléans	4	5	4	
135	Alphonse Asselin	29	Saint-Michel, Bellechasse	12	13	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
136	Edmond Larochelle	28	" "	8	9	2	A l'emploi de la ligne Johnston.
137	Joseph Plante	28	Baie-Saint-Paul	5	4	4	
138	Alphonse Pâquet	28	Saint-Jean, Orléans	6	5	3	
139	Paul *alias* Napoléon Pouliot	35	" "	5	4	4	
140	Arthur Doiron	38	Saint-Joseph	5	4	4	
141	Adélard Bernier	33	Québec	14	14	2	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.

Certifié.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1895.

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

RAPPORT DU FONDS DES PILOTES INVALIDES DE QUÉBEC, ANNÉE 1894.

QUÉBEC, 31 décembre 1894.

A M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer un état des recettes et dépenses du fonds des pilotes invalides de Québec pour l'année 1894, ainsi qu'un état des comptes de la corporation des pilotes pour l'année courante savoir :

Recettes totales de la corporation des pilotes	$ 117,647 49
Dépenses totales	21,270 19
Solde	$ 96,370 30

Lequel solde étant divisé entre environ 136 ou 137 pilotes en activité, donne $705.20 à chacun.

Cent quatre navires étrangers ont payé $12,544.58, et sept cent deux navires anglais $105,102.91.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes pour le fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1894.

	$ c.	$ c.
RECETTES.		
Solde de 1893	10,717 17	
Contributions des pilotes (percentage sur)	8,256 63	
Intérêt sur placements	3,093 00	
Intérêt—Caisse d'épargnes	335 98	
		22,402 78
DÉPENSES.		
Pensions	8,045 72	
Secours	288 00	
Dépenses générales	26 25	
Appointements	550 00	
Prêt au conseil de Saint-Joseph-de-Lévis	3,210 00	
Dépôt à la caisse d'épargnes	10,200 00	
En caisse	82 81	
		22,402 78
PILOTES SECOURUS PAR LE FONDS.		
Jean Gobeil	16 00	
Victor Demers	24 00	
Joseph Dick	40 00	
Charles Pelletier	64 00	
Joseph Plante	40 00	
Louis Thivierge	40 00	
L. H. Lachance	64 00	
		288 00

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS.	$ c.	$ c.
SOMME PAYÉE À CHAQUE PILOTE PENDANT L'ANNÉE, DU 1ER NOVEMBRE 1893 AU 1ER NOVEMBRE 1894.		
Dix-huit pilotes à $100.		
George Audet	100 00	
Jean Chassé	100 00	
F.-X. Dallaire, mort 16 avril 1894	46 15	
Thomas Després, arrérages	25 00	
" mort 7 février 1894	26 94	
Louis Dugal	100 00	
Edouard Genest	100 00	
Dominique Girard	100 00	
Gabriel Lachance, mort 30 novembre 1894	108 33	
Pierre Lapierre, mort 23 juin 1894	64 68	
Antoine Lapointe	100 00	
Marcel LeBel	100 00	
François Noël	100 00	
Joseph Pepin	100 00	
Joseph Pouliot	100 00	
Jean Pouliot	100 00	
J.-Bte. Talbot	100 00	
Laurent Tremblay	100 00	
François Vézina	100 00	
		1,671 10
Quatre pilotes à $92.		
Julien Dion	92 00	
Louis Fontaine	92 00	
Edouard Labrèque	92 00	
Dominique Verreault	92 00	
		368 00
Quatre pilotes à $84.		
Clovis Anctil	84 00	
Abraham Després	84 00	
Alexis Vézina	84 00	
Amable St. Laurent	84 00	
		336 00
Deux pilotes à $82.		
Joseph Lavoie, mort 26 avril 1894	40 09	
Ovide Dick	82 00	
		122 09
Deux pilotes à $80.		
F.-X. Corriveau	80 00	
Frs. Pelletier	80 00	
		160 00
Trois pilotes à $73.		
Léandre Raymond	73 00	
Pierre Charest	73 00	
Paul Pouliot	73 00	
		219 00
Un pilote à $47.		
James Forbes, arrérages	11 75	
" à compte	47 00	
		58 75

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*	$ c.	$ c.
VEUVES DE PILOTES.		
Vingt-deux veuves à $58.		
Veuve de J.-Bte Bernier	58 00	
" Paul Blouin, mort 31 décembre 1893	9 67	
" Charles Brown	58 00	
" Maximin Caron, arrérages	14 50	
" " année	58 00	
" Alexis Delisle	58 00	
" Magloire Delisle	58 00	
" Charles Dumas, arrérages	14 50	
" " année	58 00	
" François Dumas	58 00	
" J.-Bte Dion	58 00	
" Laurent Godbout	58 00	
" Hilaire Jouvin	58 00	
" Laurent Larochelle	58 00	
" Louis Laprise	58 00	
" Paul Langlois	58 00	
" Louis Joseph Lavoie	58 00	
" Pierre Lapierre, pensionnée le 23 juin 1894	20 65	
" Edouard Marcoux	58 00	
" Alexis Pelletier	58 00	
" Edouard Petitgrew	58 00	
" Charles Pouliot	58 00	
" Yves Sylvestre	58 00	
" Alex. Vaillancourt	58 00	
		1,219 32
Dix-huit veuves à $55.		
Veuve de Jean Coulombe	55 00	
" F.-X. Delisle	55 00	
" Hubert Dumas	55 00	
" Robert Demers, mort 11 novembre 1891	1 68	
" Narcisse Fergues	55 00	
" Pierre Fontaine, pensionnée le 24 mai 1894	23 83	
" Pierre Gourdeau (M.C.)	55 00	
" Michel Guénard	55 00	
" F.-X. Lachance	55 00	
" Barthélémi Lachance	55 00	
" Jean Frs. Lamarre	55 00	
" Cyprien Langlois	55 00	
" Pierre Laprise	55 00	
" Pierre Lemieux	55 00	
" Isaïe Marticotte	55 00	
" Joseph Morency	55 00	
" Joseph Raymond	55 00	
" Pierre Ruelland	55 00	
" Louis Thivierge, pensionnée le 9 juillet 1894	17 41	
		922 92
Treize veuves à $54.		
Veuve de J. E. Adam, année	54 00	
" " arrérages	13 50	
" Damase Babin	54 00	
" Edouard Demers	54 00	
" Paschal Dick	54 00	
" Eustache Doiron, à compte	40 50	
" Nicholas Fortin	54 00	
" Michel Fournier	54 00	
" Amable Genest, arrérages	13 50	
" " année	54 00	
" François Goudreau	54 00	
" Joseph Lapointe	54 00	
" Louis H. Leclerc	54 00	
" J.-Bte Paquet	54 00	
" Gabriel Plante	54 00	
		715 50

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*	$ c.	$ c.
VEUVES DE PILOTES—*Suite.*		
Neuf veuves à $52.		
Veuve de Antoine Boucher	52 00	
" Félix Caron	52 00	
" David Cinq-Mars	52 00	
" Louis Crépault	52 00	
" Pierre Curodeau	52 00	
" Joseph Dupil	52 00	
" Pierre Gourdeau, (D.N., décédée le 2 janvier 1894	8 65	
" Magloire Mercier	52 00	
" Alexis Roy	52 00	
		424 95
Treize veuves à $50.		
Veuve de Thomas Dick	50 00	
" Amable Fournier, arrérages	12 50	
" " année	50 00	
" Dennis Flynn	50 00	
" Wm. Irvine	50 00	
" Fabien Langelier	50 00	
" Julien Langlois, arrérages	12 50	
" " année	50 00	
" J.-Bte. Laroche	50 00	
" A. Lavoie (L.M.)	50 00	
" Ls. Hon. Lachance, pensionnée le 29 juin 1894	12 80	
" Henri Noël	50 00	
" Pierre Ross, à compte	37 50	
" Fréderick Simpson, décédée le 23 août 1894	40 56	
" Joseph Simpson	50 00	
		615 86
Neuf veuves à $48.		
Veuve de Germain Caron	48 00	
" François Coté	48 00	
" Jean Dion	48 00	
" C. F. Kœning	48 00	
" Joseph Levecque, arrérages	12 00	
" " année	48 00	
" Jean Pelletier	48 00	
" J.-Bte. Talbot, pensionée le 15 juin 1894	6 00	
" Benjamin Pineau	48 00	
		402 00
Cinq veuves à $40.		
Veuve de Edouard Turgeon	40 00	
" Célistin Côté	40 00	
" Paul Blouin	40 00	
" F.-X. Lachance (F.L.)	40 00	
" P. Desrosiers	40 00	
		200 00
Six veuves à $34.		
Veuve de Jacques Dandurand	34 00	
" Guill. Morency	34 00	
" André Keable	34 00	
" David Pelletier	34 00	
" Pierre Rouleau	34 00	
" Henry Verreault, décédée le 10 décembre 1893	3 88	
		173 88

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*	$ c.	$ c.
Sept veuves à $32.		
Veuve de Fabien Caron	32 00	
" Magloire Coté	32 00	
" Antoine Fortier, décédée le 21 février 1894	9 90	
" Louis Langlois (A.R.)	32 00	
" Thomas McNeil	32 00	
" George Simard, arrérages	16 00	
" " année	32 00	
" Alfred Turgeon	32 00	
		217 90
Enfants.		
Enfant de Thos. Boutin, infirme (1), à compte	11 25	
" David Charest " (1)	15 00	
" Jean Dugas " (2)	27 48	
" F. Dupuis " (1)	15 00	
" Isaac Forbes " (2)	27 48	
" N. Fortin " (1), arrérages	7 50	
" " année	15 00	
" Jean Giroux " (2), Lumina décédée le 28 février 1894	17 50	
" Jos. Langlois " (1)	15 00	
" J. Jahan " (1)	15 00	
" P. Toussaint " (1)	15 00	
" P. S. Laprise " (3)	37 24	
		218 45

RÉCAPITULATION DES PENSIONS.	Montant total.
	$ c.
18 pilotes à $100	1,671 10
4 " 92	368 00
4 " 84	336 00
2 " 82	122 09
2 " 80	160 00
3 " 73	219 00
1 " 47	58 75
34 pilotes.	
22 veuves à $58	1,219 32
18 " 55	922 92
13 " 54	715 50
9 " 52	424 95
13 " 50	615 86
9 " 48	402 00
5 " 40	200 00
6 " 34	173 88
7 " 32	217 90
102 veuves.	
16 enfants à $15, $12.50 et $10	218 45
152 pensionnaires	8,045 72

ETAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

CRÉDIT.	$ c.	$ c.
RECETTES—DÉTAILS.		
Solde de 1893	10,717 17	
Commission des chemins à barrières : intérêt annuel, au 1er juillet 1894, sur $22, 800, à 6 pour 100	1,368 00	
La cité de Québec; intérêt annuel au 1er juillet 1894, sur $9,000, à 7 pour 100	630 00	
Département du Trésor : intérêt annuel au 1er juillet 1894, sur $20,000 à 5 pour 100	1,000 00	
Succession P. Boisseau : intérêt annuel au 26 janvier 1894, sur $1000 à 6 pour 100	60 00	
La corporation des pilotes : intérêt annuel sur $700 à 5 pour 100	35 00	
Banque d'épargne : intérêt reçu sur compte courant au 25 mai 1894	335 98	
Reçu de la corporation des pilotes	8,189 63	
" des capitaines agissant comme pilotes	67 00	
		22,402 78

DÉBIT.	$ c.	$ c.
PENSIONS, SECOURS, ETC., PAYÉS PENDANT L'ANNÉE 1894.		
Secours	288 00	
Arrérages de pensions jusqu'au 31 décembre 1893	154 93	
Dépenses générales	26 25	
Prêt à la municipalité de St-Joseph-de-Lévis	3,210 00	
Bordereau des pensions pour le trimestre terminé le 31 janvier 1895	2,039 42	
" " " " 30 avril 1894	1,974 13	
" " " " 31 juillet 1894	1,947 36	
" " " " 31 octobre 1894	1,929 88	
Traitement du secrétaire-trésorier et de l'adjoint	500 50	
Dépôt à la caisse d'épargne de La Banque Nationale	10,200 00	
Solde	82 81	
		22,402 78
ETAT DU FONDS.		
Sommes prêtées	56,745 83	
" dans la caisse d'épargne	10,200 00	
" entre les mains du secrétaire-trésorier	82 81	
		67,028 64
A être déduits : Arrérages de pension dus ce jour		97 50
		66,931 14

N. B.—A l'assemblée générale annuelle des pilotes, tenue le 10 courant, il a été résolu à l'unanimité de se dispenser de l'audition des livres et comptes pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 31 décembre 1894.

F. X. Dion en compte courant avec la corporation des pilotes de Québec jusqu'au 31 décembre 1894.

RECETTES.		$ c.	$ c.
Solde de 1893		1,153 68	
Fonds de réserve de 1893		500 00	
Douanes, Montréal		60,895 39	
" Trois-Rivières		1,321 26	
" Chicoutimi		653 46	
" Tadoussac		378 66	
" Sorel		1,454 89	
" Batiscan		806 74	
Intérêt :			
Banque Nationale	$ 124 60		
Temps perdu	1,929 80		
Pilotage perçu à Québec		52,137 09	
			121,595 57
DÉPENSES.			
Dépenses pour bateaux-pilotes	$1,299 84		
Réparation du nº 5 *Price*	500 00		
		1,799 84	
Moins		4 53	
			1,795 31
Dépenses des pilotes		721 93	
Moins		9 34	
			712 59
Dépenses générales		1,501 75	
Moins		0 51	
			1,501 24
Provisions		1,680 72	
Moins vendues		76 59	
			1,604 13
Loyer			416 50
Gages des matelots			1,514 87
" cuisiniers			506 20
Interdiction			437 50
Indemnité aux directeurs			600 00
" aux capitaines			207 00
" pour la station du Saguenay			225 00
Parts des bateaux-pilotes			800 00
Intérêts sur prêts			47 00
Somme payée sur prêts			300 00
Assurance			106 78
Pilotage : remboursements			756 44
Salaires des employés			450 00
Fonds des pilotes			8,189 63
Fonds de réserve			500 00
Dividendes			98,882 00
Solde			943 38
			121,595 57

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

Québec, 31 décembre 1894.

N. B.—A l'assemblée générale annuelle des pilotes tenue le 10 courant, il fut unanimement résolu de se dispenser de l'audition des livres et comptes pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Je remercie cordialement les membres de la corporation des pilotes de cette nouvelle marque de confiance en acceptant de nouveau, cette année, mes livres sans exiger leur audition. Je renouvelle l'assurance que je serai toujours prêt à donner à qui de droit, et en tout temps, les explications, preuves ou détails dont on aura besoin.

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE N° 13.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE D'HALIFAX, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

HALIFAX, N.-E., 7 janvier 1895.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour communication au département, les états de la commission de pilotage du district d'Halifax, savoir :—

Etat des recettes et des dépenses.
Etat du fonds de retraite.
Etat des recettes nettes des pilotes.
Relevé des navires, à l'entrée, anglais et étrangers.
Relevé des navires, à la sortie, anglais et étrangers.
Liste des pilotes brevetés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire.

ÉTAT des recettes et dépenses pour l'année 1894.

	$ c.
DT.	
Payé les dépenses nécessaires pour assister aux assemblées et aux enquêtes	690 00
Loyer de bureau et taxes	276 00
Impressions, frais de visite des stations, frais judiciaires, etc	582 91
Fonds de retraite	941 69
Appointements du secrétaire	600 00
Solde	1,211 65
	4,302 25
AV.	
Argent en caisse le 31 décembre 1893	953 45
Pilotage à la sortie	1,548 63
Commissions	1,280 96
Intérêt	301 21
Brevets et cautionnements	218 00
	4,302 25

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

ÉTAT du fonds de retraite.

Av.	$ c.	$ c.
Solde, d'après l'état du 31 décembre 1893		11,304 10
Reçu, commissions pour l'année		640 48
" intérêt sur placements		301 21
Dt.		12,245 79
Sommes payées pour pensions	310 00	
Solde au crédit du fonds de retraite	11,935 79	
		12,245 79
Somme au crédit du fonds de retraite, 31 décembre 1894		11,935 79
" en effet du Canada	5,200 00	
" à la caisse d'épargnes	6,023 07	
" en dépôt spécial	500 00	
" à la banque Union	212 72	
		11,935 79

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

RELEVÉ des navires, à l'entrée, port d'Halifax, N.-E., du 1er janvier au 31 décembre 1894, sujets aux droits obligatoires de pilotage.

ANGLAIS.

Goélettes.	Brigantins.	Petites barges.	Barques.	Navires.	Vapeurs.	Barges.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
								$ c.
106	31	7	9	3	627	51	696,725	12,622 35
ÉTRANGERS.								
51	9	4	33	3	100	2	105,703	2,794 15
157	40	11	42	6	727	53	802,428	15,416 50

RELEVÉ des navires, à la sortie, port d'Halifax, N.-E., du 1er janvier au 31 décembre 1894, sujets aux droits obligatoires de pilotage.

ANGLAIS.

Goélettes.	Brigantins.	Petites barges.	Barques.	Navires.	Vapeurs.	Barges.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
								$ c.
27	9	6	6	4	526	11	642,406	6,414 48
ÉTRANGERS.								
8	4	2	30	3	96	1	95,834	1,253 80
35	13	8	36	7	622	12	738,240	7,668 28

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

LISTE des pilotes du port d'Halifax.

Nom.	N°	Résidence.	Age.
William Fleming	2	Halifax	28
James Holland	3	Anse Duncan	58
William Baker	4	Halifax.	59
Bernard Gallagher	5	"	70
Daniel Martin	6	Ketch-Harbour	49
Joseph Reno	7	Anse au Hareng	69
Hugh Munro	9	"	59
Jeremiah Holland	10	Anse Duncan	62
Edward Bayers	11	Halifax	53
James Hanrahan	12	Anse Ferguson	57
William Beazley	13	"	54
John Hayes	14	Halifax	44
James Spears	15	Anse au Hareng	36
John Beazley	16	Halifax	34
Charles Glazebrook	17	"	64
Charles T. Martin	18	"	29
William White	19	Anse Ferguson	37
Thomas Hayes	20	Anse au Hareng	35
Thomas Reno	21	"	34
Charles Martin	22	Halifax	65
Henry Latter	23	Anse au Hareng	30
James Conway	25	Anse Ferguson	32
James Fleming	26	Ketch-Harbour	55

Total des gages des pilotes pour 1894, $19,836.86, soit $862.47 pour chaque homme en 1894.

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire.

ANNEXE N° 14.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE SAINT-JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

Bureau de la commission de pilotage,
District de Saint-Jean, N.-B., 7 janvier 1895.

A M. Wm Smith,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—Vous trouverez ci-inclus les rapports annuels de pilotage de ce district pour l'année terminée le 31 décembre 1894, lesquels, je crois, vous trouverez exacts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. U. THOMAS,
Secrétaire, commission de pilotage de Saint-Jean.

Inspection des bateaux à vapeur.

ÉTAT des recettes et dépenses pour l'année finissant le 31 décembre 1894.

Dr.	$ c.	$ c.
Solde, 31 décembre 1893—		
Banque Maritime en liquidation	2,075 65	
Banque du Nouveau-Brunswick	217 92	
		2,293 57
Brevets—		
29 pilotes à $5	145 00	
6 chaloupes à $10	60 00	
		205 00
Pilotage—		
25 centins par pied à la sortie du port de Saint-Jean	1,581 26	
" " " " Musquash	5 50	
		1,586 76
Intérêt—		
Sur dépôts, caisse d'épargnes fédérale –		
12 mois au 1er juillet 1894, d'après le livret n° 744	126 70	
" " " n° 10260	157 18	
		283 88
		4,369 21
Av.		
Compte de pension—		
Somme payée à 6 pilotes	966 67	
" " 7 veuves	548 00	
" " 3 enfants	50 00	
		1,564 67
Compte de dépense—		
Frais funéraires, S. Rutherford	20 00	
Papeterie, etc	35 55	
Honoraires des auditeurs pour 1893	25 00	
Loyer de bureau, 1 an au 1er novembre 1894	100 00	
Appointements, secrétaire-trésorier	800 00	
Divers	18 00	
		998 55
Compte de rabais de la ligne Furness—		
Somme payée à 29 pilotes		1,030 15
Compte de placement—		
Intérêt au crédit à la caisse d'épargne		283 88
Solde—		
Banque Maritime en liquidation	217 92	
Banque du Nouveau-Brunswick	274 04	
		491 96
		4,369 21

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

ÉTAT des recettes provenant des droits de pilotage pour le district de Saint-Jean, N.-B., pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

	$ c.	$ c.
Somme totale reçue	21,415 80	
Moins—		
Vingt-cinq centins par pied de pilotage à la sortie	1,581 26	
Contra—		19,834 54
Bennett, James	525 54	
Cline, Richard	1,432 27	
Cline, Alfred	569 01	
Conlon, Patrick	668 89	
Doherty, Joseph	881 89	
Doyle, James	720 06	
Daley, Charles	1,181 44	
Doody, P. Geo	189 27	
Fletcher, Edward J	451 26	
Lahey, William	1,042 23	
Miller, William	804 74	
Marble, James E	495 32	
McPartana, James	334 50	
Quinn, William	566 88	
Reed, James	325 61	
Rogers, Bart	1,266 64	
Spears, John	909 15	
Spears, Henry	969 02	
Spears, John S	558 51	
Spears, Martin	665 39	
Sherrard, John L. C	941 11	
Scott, William	494 52	
Scott, Richard	336 02	
Stone, Thomas, jr	831 77	
Sproul, John	774 24	
Thomas, John	1,072 87	
Thomas, Robert	319 88	
Traynor, Thomas	506 51	19,834 54

RELEVÉ des navires pilotés au port de Saint-Jean, N.-B., pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Nombre.	Navires.	Total.
	Anglais.	$ c.
144	Goélettes	
13	Bricks et brigantins	
26	Voiliers	
62	Barques et petites barques	
61	Vapeurs	
306	Montant du pilotage reçu	15,800 83
	Etrangers.	
141	Goélettes	
3	Bricks et brigantins	
8	Voiliers	
12	Barques et petites barques	
8	Vapeurs	
172	Montant du pilotage reçu	5,614 97
	Total.	
285	Goélettes	
16	Bricks et brigantins	
34	Voiliers	
74	Barques et petites barques	
69	Vapeurs	
478	Montant du pilotage reçu	21,415 80

BUREAU DE LA COMMISSION DES PILOTES,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B.,
31 décember 1894.

PILOTES brevetés pour le port de Saint-Jean, N.-B., année 1893-94.

Nom.	Age.	Résidence.	Observations.
Bennett, James	37	Saint-Jean, N.-B.	
Cline, Richard	69	"	
Cline, Alfred	37	"	
Conlin, Patrick	44	"	
Doherty, Joseph	48	"	
Doyle, James	57	"	
Daley, Charles	58	"	
Doody, P. Geo	54	"	
Fletcher, Edward J	67	"	
Lahey, William	65	"	
Miller, William	43	"	
Mantle, James E.	48	"	
McPartland, James	60	"	
Quinn, William	47	"	
Reed, James	48	"	
Rogers, Bart	37	"	
Spears, John	45	"	
Spears, Henry	43	"	
Spears, James S.	49	"	
Spears, Martin	37	"	
Sherrard, John L. C	60	"	
Scott, William	38	"	
Scott, Richard	43	"	
Stone, Thomas J.	41	"	
Sproul, John	58	"	
Thomas, John	46	"	
Thomas, Robert	53	"	
Traynor, Thomas	41	"	
McInulty, John	56	Musquash, N.-B.	Breveté pour Musquash seulem.

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DES PILOTES,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B.,
31 décembre 1894.

ÉTAT des finances de la commission de pilotage de Saint-Jean, telles qu'auditées, le 31 décembre 1894.

	$ c.	$ c.
COMPTE DE PLACEMENT.		
Sur dépôt, caisse d'épargnes fédérale, d'après le livret nº 744, au 1er juillet 1894.		3,746 75
" " " " " 10260 "		4,648 99
COMPTE COURANT.		8,395 74
Banque Maritime en liquitation	217 92	
Banque du Nouveau-Brunswick	274 04	
		491 96
		8,887 70

J. U. THOMAS,
Secrétaire.

ANNEXE N° 15.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE LA BAIE-GLACÉE, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

DISTRICT DE PILOTAGE DE LA BAIE GLACÉE, C.-B., 17 janvier 1895.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre nos comptes de pilotage pour l'année terminée le 31 décembre 1894, qui, je l'espère, seront trouvés corrects.

Les règlements concernant la quarantaine, envoyés pour être distribués aux divers pilotes, ont été adressés à chacun d'eux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHARLES H. RIGBY,
Secrétaire.

NOMS des pilotes et droits de brevets payés en 1894.

N°	Nom du pilote.	Age.	Brevets renouvelés.	Brevets de bateaux.
			$ c.	$ c.
1	Edward Petrie	61	3 00	1 00
2	Joseph Shanahan	55	3 00	
3	John Ryan	47	3 00	1 00
4	James Farrell	63	3 00	
5	Thos. Ling	57	3 00	1 00
6	Edmond Petrie	50	3 00	5 00
7	Alexander McLennan	58	3 00	
8	Allan McPherson	59	3 00	
9	Capit. M. Floriaro, barges *Mabel* et *Alice*		20 00	
10	Capit. E. McGillivray, barges *Lizzie* et *A. Z. Taylor*		20 00	
11	Capit. M. Comber, remorqueur *D. H. Thomas*		10 00	
			74 00	8 00

RÉCAPITULATION.

8 renouvellements de brevets	$ 24 00
5 brevets pour barges, etc	50 00
Brevets de bateaux	8 00
	$ 82 00

CHARLES H. RIGBY,
Secrétaire.

RECETTES et déboursés de l'année 1894.

1894.	*Dt.*	$ c.	$ c.
1er janv.	Solde de l'année dernière	39 00	
31 déc.	Payé à E. Mahon, allocation de pilote à la retraite	50 00	
	" au secrétaire	20 00	
	" à trois commissaires, frais de voyage, etc	15 00	
			124 00
	Av.		
31 déc.	Brevets à des capitaines de barge et remorqueurs	50 00	
	Brevets renouvelés à des pilotes	24 00	
	Brevets de bateaux	8 00	
	Solde	42 00	
			124 00

CHARLES H. RIGBY,
Secrétaire.

DROITS de pilotage perçus à la Baie-Glacée, C.-B., pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Total.	Nationalité.	Pilotage.	Total.
1894.					$ c.	$ c.
2 janv.	Barge Grandee	1,263		Anglais	58 00	
2 "	Vapeur Virginia Lake	290		"	24 00	
2 "	Petite barque Aureola	250		"	18 00	
8 "	Vapeur Coban	689		"	34 00	
19 "	" Cacouna	930		"	44 00	
19 "	" Windsor Lake	293		"	18 00	
			3,715			196 00
2 mai	" Coban	688		"	34 00	
7 "	" Mereddio	917		"	42 00	
10 "	" Wylo	978		"	46 00	
11 "	" Sapphire	1,389		"	62 00	
17 "	" Petunia	1,093		"	50 00	
17 "	" Sunrise	723		"	36 00	
21 "	" Mereddio	917		"	42 00	
24 "	" Wylo	978		"	46 00	
25 "	Goélette T. S. Parker	239		"	12 00	
25 "	Vapeur Sunrise	723		"	36 00	
28 "	" Astrion	1,046		"	48 00	
29 "	" Pocklington	885		"	42 00	
31 "	" Petunia	1,093		"	50 00	
			11,669			546 00
5 juin	" Sunrise	723		"	36 00	
5 "	" Bonavista	837		"	40 00	
8 "	" Astrion	1,046		"	73 00	
12 "	" Ipsden	1,120		"	52 00	
12 "	Goélette Kohinoor	97		"	3 00	
12 "	Vapeur Mereddio	917		"	48 00	
12 "	Goélette Telegram	80		"	7 50	
12 "	Vapeur Petunia	1,093		"	50 00	
12 "	" Lynton	1,045		"	48 00	
12 "	" Sunrise	723		"	36 00	
16 "	" Edmondsley	980		"	46 00	
20 "	" Astrion	1,046		"	48 00	
22 "	" Wylo	978		"	46 00	
22 "	" Lynton	1,045		"	48 00	
23 "	" Mereddio	917		"	46 00	
23 "	" Mersario	900		"	42 00	
25 "	" Windsor Lake	293		"	13 50	
26 "	" Petunia	1,093		"	50 00	
28 "	" Ipsden	1,120		"	52 00	
29 "	Barque Cordelia	564		"	30 00	
			16,617			815

DROITS de pilotage perçus à la Baie-Glacée, etc.—*Suite.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Total.	Nationalité.	Pilotage.	Total.
1894.					$ c.	$ c.
2 juillet..	Vapeur Astrion	1,046		Anglais	48 00	
4 " ..	" Lynton	1,045		"	48 00	
5 " ..	" Windsor Lake	293		"	13 50	
6 " ..	" Mereddio	917		"	42 00	
7 " ..	" Mersario	900		"	42 00	
10 " ..	" Cacouna	930		"	44 00	
10 " ..	" Ipsden	1,120		"	52 00	
11 " ..	" Edmondsley	980		"	46 00	
13 " ..	Petite barque Nelly	183		"	14 00	
13 " ..	" Annie L. Taylor	317		"	20 00	
14 " ..	Goélette Adeline	192		"	3 50	
16 " ..	Vapeur Astrion	1,046		"	48 00	
17 " ..	" Cacouna	930		"	44 00	
17 " ..	" Lynton	1,045		"	48 00	
19 " ..	" Cape Breton	1,108		"	52 00	
19 " ..	" Mersario	900		"	42 00	
20 " ..	" Wylo	978		"	46 00	
23 " ..	" Edmondsley	980		"	46 00	
24 " ..	" Coban	688		"	34 00	
25 " ..	" Ipsden	1,120		"	52 00	
25 " ..	" Petunia	1,093		"	50 00	
26 " ..	" Sunrise	723		"	36 00	
28 " ..	" Buckminster	1,297		"	58 00	
30 " ..	" Lynton	1,045		"	48 00	
			20,876			977 00
1er août..	" Cape Breton	1,108		"	52 00	
3 " ..	" Mersario	900		"	42 00	
4 " ..	" Wylo	978		"	46 00	
4 " ..	" Edmondsley	980		"	46 00	
7 " ..	" Cacouna	930		"	44 00	
8 " ..	" Petunia	1,093		"	50 00	
10 " ..	" Buckminster	1,297		"	58 00	
11 " ..	" Astrion	1,046		"	48 00	
13 " ..	" Lynton	1,045		"	48 00	
13 " ..	Barque Clotilde	445		Américain	24 00	
16 " ..	Vapeur Cape Breton	1,108		Anglais	52 00	
16 " ..	" Wylo	978		"	46 00	
17 " ..	" Mersario	900		"	42 00	
20 " ..	" Edmondsley	980		"	46 00	
22 " ..	" Ipsden	1,120		"	52 00	
25 " ..	" Petunia	1,093		"	50 00	
28 " ..	" Astrion	1,046		"	48 00	
28 " ..	Goélette Allan McIntyre	119		"	10 50	
28 " ..	Vapeur Buckminster	1,297		"	58 00	
28 " ..	" Sunrise	723		"	36 00	
29 " ..	" Wylo	978		"	46 00	
31 " ..	" Cape Breton	1,108		"	52 00	
31 " ..	" Lynton	1,045		"	48 00	
			22,317			1,044 50
4 sept...	" Mersario	900		"	42 00	
6 " ..	" Edmondsley	980		"	46 00	
7 " ..	" Ipsden	1,120		"	52 00	
8 " ..	Goélette Golden Hind	188		"	10 50	
8 " .	Vapeur Buckminster	1,297		"	58 00	
10 " ..	" Petunia	1,093		"	50 00	
13 " ..	" Astrion	1,046		"	48 00	
14 " ..	" Cape Breton	1,108		"	52 00	
15 " ..	" Lynton	1,045		"	48 00	
15 " ..	" Mereddio	917		"	44 00	
19 " ..	" Pocklington	885		"	63 00	
19 " ..	" Edmondsley	980		"	46 00	
21 " ..	" Cacouna	930		"	44 00	
22 " ..	" Ipsden	1,120		"	52 00	
22 " ..	Goélette Cepola	94		"	5 00	
24 " ..	Vapeur Petunia	1,093		"	50 00	
27 " ..	" Astrion	1,046		"	48 00	
27 " ..	" Cape Breton	1,108		"	52 00	
29 " ..	" Mereddio	917		"	44 00	
29 " ..	" Lynton	1,045		"	48 00	
			18,912			902 50

RAPPORT de pilotage perçus à la Baie-Glacée, etc.—*Fin.*

Date.	Nom du navire.	Tonnage.	Total.	Nationalité.	Pilotage.	Total.
1894.					$ c.	$ c.
3 oct...	Vapeur Pocklington	885		Anglais	42 00	
4 " ..	" Ipsden	1,120		"	52 00	
5 " ..	" Mereddio	900		"	42 00	
5 " ..	Barque Aureola	251		"	18 00	
9 " ..	Vapeur Bonavista	837		"	40 00	
9 " ..	" Petunia	1,093		"	50 00	
11 " ..	" Astrion	1,046		"	48 00	
11 " ..	" Mereddio	917		"	44 00	
13 " ..	Barque Morning Light	257		Américain..	13 50	
15 " ..	Vapeur Pocklington	885		Anglais	42 00	
16 " ..	" Cape Breton	1,108		"	52 00	
18 " ..	" Lynton	1,045		"	48 00	
18 " ..	" Ipsden	1,120		"	52 00	
19 " ..	" Edmondsley	980		"	46 00	
20 " ..	" Cacouna	930		"	44 00	
20 " ..	" Petunia	1,093		"	50 00	
23 " ..	" Coila	161		"	7 00	
29 " ..	" Mereddio	917		"	44 00	
29 " ..	" Pocklington	885		"	42 00	
30 " ..	" Bonavista	837		"	40 00	
			17,267			816 50
3 nov...	" Ipsden	1,120		"	52 00	
3 " ..	Goélette Wm. Jones	296		Américain..	9 00	
3 " ..	Vapeur Cacouna	930		Anglais	44 00	
5 " ..	Goélette M. J. Chadwick	228		Américain .	8 00	
8 " ..	Vapeur Coban	688		Anglais	34 00	
14 " ..	" Mersario	900		"	42 00	
21 " ..	" Albert	319		"	20 00	
24 " ..	" Bonavista	837		"	40 00	
24 " ..	" Windsor Lake	293		"	13 50	
24 " ..	Goélette Jacob M. Haskell	460		Américain..	26 00	
			6,071			288 50
4 déc...	Vapeur Cacouna	930		Anglais	44 00	
6 " ..	" Kitty	624		Norvégien..	32 00	
10 " ..	" Mersario	900		Anglais	42 00	
15 " ..	" Bonavista	837		"	40 00	
			3,291			158 00
			120,735			5,744 00

RÉCAPITULATION.

———	Tonnage.	Pilotage.
123 navires anglais	114,933	5,497 50
1 " norvégiens	624	32 00
11 voiliers anglais	3,492	134 00
5 " américains	1,686	80 50
	120,735	5,744 00

CHAS. H. RIGBY,
Secrétaire, commission de pilotage.

ANNEXE N° 16.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE PARRSBORO', N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PARRSBORO', N.-E., 28 janvier 1895.

WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je vous envoie les relevés de pilotage de Parrsboro' pour l'année 1894.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

STEPHEN R. DE WOLFE,
Secrétaire de la commission.

Relevés de pilotage de Parrsboro' pour 1894.

Navires canadiens pilotés	15
" norvégiens "	27
" américains "	4
Total	46

Classement.

Navires	10
Barques	31
Petites barques	1
Goélettes, américaines	4
	46

Droits de pilotage perçus	$2,179 36
Reçu pour quatre brevets de pilotes	140 00
Total reçu en 1894	$2,319 36

Gagné par les pilotes brevetés.

Robert Anderson	$783 68
James George	708 93
Haviland Pettis	686 75
	$2,179 36

Somme du fonds des pilotes déposée à la caisse d'épargnes fédérale, le 31 décembre 1894, $620.59.

Commissaires des pilotes.

Stephen R. De Wolfe, secrétaire et trésorier, Parrsboro'.
Angus McGilvray, président, Parrsboro'.
Edward Gillespie, Parrsboro'.
James E. Pettis, Parrsboro', Port-Greville.
Sydney Smith, avocat du havre.

S. R. DEWOLFE,
Secrétaire.

PARRSBORO', N.-E., 29 janvier 1895.

ANNEXE Nº 17.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PICTOU, N.-E., 31 décembre 1894.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du port de Pictou pour la saison terminée le 31 décembre 1894.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. H. NOONAN.

LISTE des pilotes, port de Pictou, 1894, et somme gagnée par chacun d'eux.

Numéro	Nom.	Résidence.	Age	Somme gagnée.
				$ c.
1	Jas. Fraser	Havre-au-Navire	63	88 57
2	Bryant Rodgers	Pictou	59	87 00
3	W. A. Cooke	"	56	195 83
4	Angus McDonald	"	55	195 83
5	Hy. H. Powell	Havre-au-Navire	48	195 83
6	C. A. Cooke	Pictou	49	385 42
7	G. W. Powell	Débarcadère de Pictou	43	34 00
8	Daniel McLeod	Pictou	53	245 51
9	Daniel Smith	"	43	889 03
10	Angus Smith	"	37	694 59
				2,619 95

RECETTES et dépenses de tous les deniers perçus par ou pour la commission de pilotage, relativement aux pilotes ou au pilotage.

	$ c.	c.
Recettes.		
Reçu des droits de pilotage, d'après relevé	2,661 75	
" 9 pilotes, cautionnements renouvelés	9 00	
Reçu du capitaine Bacquet, permis	40 00	
Solde dû au secrétaire	291 67	
		3,002 42
Dépenses.		
Payé aux pilotes pour pilotage	2,619 95	
" appointements du secrétaire	200 00	
Bureau du *Standard*	3 00	
Solde de 1892	179 47	
		3,002 42

J. A. GORDON,
A. J. PATTERSON,
JOHN R. DAVIES,
H. McKENZIE.

DROITS de pilotage perçus pendant la saison de 1894.

	$ c.	$ c.
Somme totale reçue pour pilotage pendant la saison de 1894	....	2,661 75
Sur cette somme :—		
Reçu des steamers	2,167 18	
" voiliers	494 57	
		2,661 75
Sur cette somme :—		
Reçu de navires anglais	2,461 18	
" " étrangers	200 57	
		2,661 75

Capitaine breveté—Amable Bacquet, du steamer *Miramichi.*

ANNEXE N° 18.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE PUGWASH, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PUGWASH, N.-E., 15 janvier 1895.

Au ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du district de Pugwash pour l'année finissant le 31 décembre 1894.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. C. BLACK,
Commissaire et secrétaire.

PILOTES BREVETÉS.

Noms.	Ages.	Numéro.
John Seaman	62	1
Joseph O'Read	40	2
Murdoch Nicholson	61	3
Neil McIver	35	4
Clarence E. Read	41	5
George M. Cooper	44	6

Il n'y a pas d'apprentis brevetés. La somme de droits de pilotage perçue est :—

Sur 13 navires étrangers	$443 00
" 1 navire anglais	32 00
" des goélettes, etc	35 00
	$510 00

Il n'y a pas de fonds de pilotage, chaque pilote recevant ses honoraires lorsque son service est fait.

H. C. BLACK,
Commissaire et secrétaire de la commission.

ANNEXE N° 19

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE SYDNEY, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

SYDNEY-NORD, C.-B., 19 janvier 1895.

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter les relevés de pilotage du district de Sydney, etc. :—

N° 1. Navires payant pilotage.
" 2. Récapitulation et capitaines brévetés.
" 3. Honoraires payés aux pilotes.
" 4. Etat de compte.
" 5. Etat des secours accordés, avec duplicata.

Le compte général montre :—

Un solde de	$391 92
Une somme en dépôt	800 00
Balance due à la commission	$1,191 92

Votre obéissant serviteur,

W. PURVES,
Sec.-trésorier de la com. de pilotage de Sydney.

RECETTES des pilotes, le 31 décembre 1894.

N°	Nom.	Montant reçu.
		$ c.
1	Con. Mullins	518 40
2	Daniel McGillivray	190 01
3	Wm. Ratchford	518 40
4	John Cann	543 41
5	J. J. Mullins	550 91
6	Sil. Shanahan	550 91
7	Andrew Ratchford	518 40
8	John Fraser	518 40
9	James G. McGillivery	543 41
10	Angus McNeil	272 12
11	James D. McGillivery	518 40
12	John Carroll	543 41
13	Geo. Brown	543 41
14	Larry Connell	518 40
15	James Carroll	518 40
16	Daniel Petrie	543 41
17	John McNeil	543 41
18	Peter Burke	543 41
19	James Shanahan	518 40
20	Wm. Brown	543 41
21	Thos. Ratchford	543 41
22	G. D Townshend	518 40
23	J. B McGillivery	543 41
24	Lawrence Ling	543 41
25	James Fraser	518 40
26	Thos. McNeil	543 41
27	James T. Laffin	543 41
28	Hugh McGillivery	44 45
	Apprentis.	
	Joseph Brown	270 35
	Bernard Mullins	270 35
	Thomas Roberts	257 85
	Ben. Carroll	385 52
	W. D. McGillvery	154 75
	Michael Curren	237 12
		$ 15,432 67

$15,457 81
15,432 67

$ 25 14, différence payée aux pilotes non mentionnée dans le compte mensuel de la recette.

Dr. COMPTE de la commission de pilotage de Sydney, 1894. Av.

	$ c.		$ c.
Droits de pilotage, d'après relevés	16,453 37	Aux pilotes $16,453.37	
Brevets	78 00	Moins fonds de sec. $ 182.00	
Bateaux	16 00	" commission,	
Certificats de capitaine	400 00	5 pour 100 813.56	
Solde de l'année dernière	456 19	995.56	
Somme en dépôt l'année dernière	600 00		15,457 81
Intérêt, 1 an, $800 à 4 pour 100	32 00	4 receveurs	500 00
		Loyer de bureau et combustible	45 00
	18,035 56	Commissaires, $30 chacun	150 00
		Livres, impressions et papeterie	7 42
		Télégrammes et frais de port	8 41
		Secrétaire-trésorier	150 00
Solde reporté	391 92	Fonds de secours, d'après relevés	525 00
Somme en dépôt avec la banque de la Nouvelle-Ecosse	800 00	Somme en dépôt	800 00
		Solde reporté	391 92
Somme due à la commission de pilotage.	1,191 92		18,035 56

W. PURVES,
Secrétaire-trésorier.

SYDNEY-NORD, C.-B., 17 janvier 1895.

RELEVÉ des arrivages et des droits de pilotage perçus dans le district de Sydney, C.-B., pendant l'année 1894.

SYDNEY-NORD.

Classe de navires.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs anglais	101	111,840
" étrangers	59	28,648
Voiliers anglais	153	61,126
" étrangers	36	19,685
Secours	17	4,627
Total du tonnage	366	225,926
DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.		
De navires anglais		$5,872 87
" étrangers		795 00
De secours		67 50
Total du pilotage		$7,735 37

VICTORIA, OU BARRE SUD.

Classe de navires.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs anglais	43	41,637
" étrangers	10	14,256
Voiliers anglais	15	3,705
" étrangers	1	87
Total du tonnage	69	61,685
DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.		
De navires anglais		$1,574 00
" étrangers		454 00
De secours		37 00
Total du pilotage		$2,065 00

RELEVÉ des arrivages et des droits de pilotage, etc.

INTERNATIONAL.

Classe de navires.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs anglais	73	99,544
" étrangers	16	20,276
Voiliers anglais	19	12,959
Secours	2	473
	110	133,272
DROITS DE PILOTAGE REÇUS.		
De navires anglais		$3,598 00
" étrangers		767 50
De secours		9 50
		$4,375 00

SYDNEY.

Vapeurs anglais	63	87,698
" étrangers	2	814
Voiliers anglais	13	5,754
" étrangers	1	537
Secours	7	1,375
Total du tonnage	86	96,178
DROITS DE PILOTAGE REÇUS.		
De navires anglais		$2,153 50
" étrangers		65 00
De secours		59 50
Total du pilotage		$2,278 00

RELEVÉ des secours accordés dans le district de pilotage de Sydney, C.-B., dans l'année 1894.

Date.	Noms.	Somme.	Date.	Noms.	Somme.
1894.		$ c.	1894.		$ c.
15 janv.	Veuve Young	20 00	14 sept.	Pilote T. Doyle	25 00
21 fév.	" Mullins	15 00	17 "	Veuve Young	20 00
2 mars.	Pilote J. Curren	25 00	17 "	Pilote J. Brown	... .
8 mai.	Veuve Jas. Petrie	20 00	17 "	Veuve Jas. Petrie	10 00
25 "	Pilote T. Doyle	25 00	8 nov.	" Jno. Petrie	10 00
29 "	" J. Brown	25 00	14 "	Famille T. Doyle	20 00
14 juin.	Veuve Brown	20 00	28 "	Pilote J. Brown	25 00
13 "	Pilote J. Petrie	25 00	28 "	" H. McGillvery	25 00
28 "	Veuve McInnes	20 00	13 "	Veuve Daley	5 00
4 juill.	" Daley	25 00	17 "	" J. Brown	10 00
16 "	" Mullins	15 00	17 "	" Madore	15 00
18 "	" Madore	15 00	17 "	" McInnes	10 00
21 "	Pilote H. Gillvy	25 00	17 "	" Carroll	30 00
21 août.	" McGillvery	25 00			
				Total	525 00

RÉCAPITULATION, 1894.

Ports.	Nombre de navires.	Tonnage.	Somme.
			$ c.
Sydney-Nord	366	225,926	7,735 37
Victoria	69	61,685	2,065 00
International	110	133,272	4,375 00
Sydney	86	96,178	2,278 00
Total	631	517,061	16,453 37

CERTIFICATS DE CAPITAINES.

Nombre	Nom.	Classe.	Navires.	Somme.
				$ c.
1	J. P. Angrove	Vapeur	Saint-Pierre	40 00
2	D. Fraser	"	Coban	40 00
3	D. C. Fraser	"	Bonavista	40 00
4	J. McPhail	"	Cacouna	40 00
5	W. W. Gould	"	Louisbourg	40 00
6	J. Reid	"	Cap-Breton	40 00
7	J. Farquhar	"	Harlow	40 00
8	J. Coulliard	"	Thames	40 00
9	C. Mylius	"	Acadian	40 00
10	D. McRae	"	Albert	40 00
	Total			400 00

ANNEXE N° 20.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DU DISTRICT DE SAINTE-MARIE ET LISCOMBE POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

SAINTE-MARIE, 4 janvier 1895.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport de la commission de pilotage pour l'année 1894, accompagné des différents relevés pour Sainte-Marie et Liscombe.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM PRIDE,
Secrétaire de la commission de pilotage.

RELEVÉ du pilotage pour l'année 1894.

Date de l'arrivée	Venant de	Gréement.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage enrégistré.	Nom du capitaine.	Entrée.	Sortie.	Total.	Nom du pilote.
1894.							$ c.	$ c.	$ c.	
17 mai	Glasgow	Brick	Loven	Norvège	251	A. Roer	7 00	9 00	16 00	Edward Quinn, n° 1, Ste-Marie.
28 août	Bordeaux	Barque	Jerbuen	"	263	O. Ona Olsen	7 00	9 00	16 00	
	Lunenburg	Goélette	Stephen Bennet	Boston	231	Glass	6 00	8 00	14 00	
		"	Atholet	Dominion	180			Rem. sort.	10 66	
		"	Stephen Bennet	Boston	231	Glass	* Rem.	ent. et sor.	9 33	
	Halifax	Vapeur	City of Ghent	London	119	C. Pye	6 00		6 00	
		Goélette	Agility	Halifax	62	Fougem	2 48	2 48	4 96	
	Sydney	"	Hariza	"	42		1 68	1 68	3 36	
	Baie-des-Vaches	"	Ella	"	116	Liblance	4 64		4 64	
	Baie-Glacée	"	Julia Franklin	"	62	Lindon	2 48		2 48	
	"	"	Laurance	"	65		2 60	2 60	5 20	
			P. Walsh		56		1 68		1 68	
									94 31	
7 juill.	Halifax	Barque	Ebenezer	Norvège	518	Otto Olsen	12 00		12 00	Henry P. Pye, n° 1, Liscombe.
23 "	Sydney	"	Axel	"	885	N. J. Neilson	14 00		14 00	
5 sept.	Sharpness, G.B.	"	Julie	"	1,230	L. Neilson	18 00	20 00	38 00	
									64 00	
		"	Axel	"		N. J. Neilson		16 00	16 00	Charles Riley, n° 3, Liscombe.
19 mai	France	"	Petropolis	"	536	O. Wettier	12 00	14 00	26 00	David Longill, n° 6, Liscombe
21 "	S'thampt'n, G.B.	"	Junerwick	Pictou, N.-E.	1,237	D. Waters	18 00		18 00	
2 juill.	Halifax	Na. à vap.	Mornea	Glasgow, G.B.	999	A. Weston	*10 67	*12 00	22 67	
		Barque	Ebenezer	Norvège	518	Capt. Olsen		14 00	14 00	
15 sept.	France	"	Roxane	Russie	494	Capt. Gustefsen	10 00	12 00	22 00	
									102 67	
		Barque	Junerwick	Pictou, N.-E.	1,237	D. Waters		20 00	20 00	Lewis Wilson, n° 4, Liscombe.

23 mai	Barrow, G.B.	"	Lilly	Suède	474	A. Kashman	10 00	12 00	22 00	Daniel Lang, n° 2, Liscombe.
13 sept.	Bristol, G.B.	"	Liberte	Norvège	480	O. Aresen	10 00	12 00	22 00	
									44 00	
27 août.	Ayr, Ecosse	"	Petropolis	"	536	O. Wettier	12 00	14 00	26 00	Arthur Crooks, n° 5, Liscombe.
3 sept.	Sharpness, G.B.	"	Highflier	"	935	A. Ericksen	15 00	17 00	32 00	
10 "	Manchester "	"	Junerwick	Pictou, N.-E.	1,237	D. Waters	18 00	20 00	38 00	
28 août.	Glasgow "	"	Nashem	Norvège	523	J. Samuelsen	5 00	10 00	15 00	
									111 00	

*Un tiers de moins.

J'attirerai respectueusement votre attention sur le dernier navire mentionné dans le présent rélevé, le *Nashem*, qui a pris son chargement à Gegogin, port situé entre Sainte-Marie et Liscombe, lequel n'est pas compris dans les ports placés sous le contrôle de la commission de pilotage. Arthur Crooks, le pilote n° 5, a fait avec le capitaine un marché spécial de cinq dollars pour le piloter à l'arrivée et de dix dollars au départ. Il est probable que ce navire ira à l'avenir prendre des chargements à Gegogin. Je recommanderai donc que l'on proclame le havre de Gegogin un port, et qu'il soit soumis aux autorités de pilotage de Sainte-Marie et Liscombe, afin qu'elles aient le pouvoir de nommer des pilotes et d'y percevoir les mêmes honoraires que pour les autres havres.

ANNEXE N° 21.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE BATHURST, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BATHURST, N.-B., 30 novembre 1894.

Au département de la marine,
Ottawa.

Je vous transmets sous ce pli mon rapport sur le district de pilotage de Bathurst, pendant la saison de 1894; veuillez en accuser réception et obliger.

Votre, etc.,

J. W. STEWART,
Secrétaire.

ETAT donnant le nombre de navires, les sommes perçues et celles déboursées dans le district de pilotage de Bathurst, N.-B., pendant la saison de 1894.

Pilotes.	Navires britanniques.				Navires étrangers.				Somme totale.	Taux de pilotage par pied.				Déboursés.	
	Entrés.		Sortis.		Entrés.		Sortis.			En dehors de la barre.		En dedans de la barre.			
	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.		Somme.	Somme.	Somme.	Somme.	A qui payés.	Somme.
		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
Timothy Daly... / William Daly.....	2	24 20	2	23 00	1	15 20	1	19 00	81 40	1 20	80	1 40	1 00	M. Daly............	138 19
														F. Reynolds.........	36 86
Nazaire Hachey....	1	6 00	....	....	....	....	....	....	6 00					N. Hachey	176 51
rederick Reynolds.	1	6 00	....	....	1	18 40	1	14 40	38 80					Timothy Daly.......	32 63
Timothy Daly.... / William Daly..... / Michael Daley.... / Nazaire Hachey..	2	22 40	2	24 00	12	225 40	12	186 20	458 00					William Daly........ / Dépenses.... ... ... / Commissaires........	170 81 / 0 20 / 17 50
									584 20					Secrétaire..........	17 50
Perçu pour licences de bateau.........	....	....	....	....	....	....	....	....	6 00						
									590 20						590 20

K. F. BURNS,
JOHN E. O'BRIEN,
THOS. LEAHY,
SAML. MELANCON,
JOS. M. HACHEY,
} Commissaires.

WM. T. DALY,
MICHAEL DALY,
FRED. REYNOLDS,
NAZAIRE HACHEY,
} Pilotes.

J. W. STEWART,
Secrétaire.

ANNEXE N° 22.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE CARAQUET, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

CARAQUETTE, N.-B., 28 décembre 1894.

Au sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un état des droits de pilotage reçus ainsi que des recettes et dépenses du district de pilotage de Caraquette, pendant l'année courante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

PHILIP RIVE,
Secrétaire de la commission de pilotage.

ETAT des recettes et dépenses du district de Caraquette pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Recettes.	$ c.
Pour renouvellement de brevet de bateaux, Octave Aché	1 00
" " " Xavier Poulain	1 00
" " " Gervais Poulain	1 00
" " " Charles Vibert	1 00
Brevet de pilote à Joseph Albert	4 00
	8 00
Dépenses.	
A Philip Rive, secrétaire de la commission des pilotes, appointements	8 00

DISTRICT DE PILOTAGE DE CARAQUET.

RELEVÉ du pilotage pendant l'année 1894.

Gréement.	Nom du navire.	Nationalité.	Date de l'arrivée.	Pilote à l'arrivée.	Date de la mise à la voile.	Pilote au départ.	Pilotage à l'arrivée.	Pilotage au départ.	Déplacer le navire.	Total du pilotage payé.
							$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Goélette	Alliance	Britannique.	22 mai	Gervais Poulain	26 mai	Gervais Poulain	13 20	9 00		22 20
"	"	"	7 août	Charles Vibert	10 août	Charles Vibert	12 00	9 00		21 00
"	Wild Daisy	"	31 juillet	No pilot	21 sept	"	12 00	9 50	2 00	11 50
"	Red Gauntlet	"	15 août	Gervais Poulain	15 "	Gervais Poulain	6 00	6 00		12 00
"	Genging Star	"	22 "	Charles Vibert	20 "	Charles Vibert	13 20	10 00		23 20
"	Zephyr	"	7 octobre	"	13 nov	"	12 00	10 50		22 50
Barque	Mary Mills	"	10 nov	"	14 "	"	10 20	9 50		19 70
Goélette	Percy	"	9 "	Gervais Poulain	15 "	Gervais Poulin	9 60	9 50		19 10
										151 20

ANNEXE N° 23.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE NEWCASTLE, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

NEWCASTLE, MIRAMICHI, N.-B., 29 janvier 1895.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les relevés de pilotage du district de Miramichi pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de la commission de pilotage.

Inspection des bateaux à vapeur.

RELEVÉS du pilotage dans le district de Miramichi, N.-B., pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Description des navires.	Nombre.	Tonnage.
Navires déclarés à l'entrée—		
Vapeurs anglais	13	
Voiliers "	50	
Vapeurs étrangers	2	
Voiliers "	89	
		154
Navires déclarés à la sortie—		
Vapeurs anglais	13	
Voiliers "	46	
Vapeurs étrangers	2	
Voiliers "	89	
		150
Déplacements—		
Vapeurs anglais	9	
Voiliers "	16	
Vapeurs étrangers	1	
Voiliers "	60	
		86
Services supplémentaires—		
Vapeurs anglais	....	
Voiliers "	1	
Vapeurs étrangers	1	
Voiliers "	2	
		4

——	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.
Montant total du pilotage à l'entrée—		
Vapeurs anglais	762 03	
Voiliers "	1,246 75	
Vapeurs étrangers	81 36	
Voiliers "	2,576 48	
		4,666 62
Montant total du pilotage à la sortie—		
Vapeurs anglais	771 64	
Voiliers "	1,462 50	
Vapeurs étrangers	66 78	
Voiliers "	3,265 20	
		5,566 12
Montant total des déplacements—		
Vapeurs anglais	64 00	
Voiliers "	106 25	
Vapeurs étrangers	4 00	
Voiliers "	406 50	
		580 75
Montant total pour services supplémentaires—		
Vapeurs anglais	....	
Voiliers "	4 00	
Vapeurs étrangers	4 00	
Voiliers "	8 00	
		16 00
		$10,829 49

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de la commission de pilotage.

TARIF des droits de pilotage exigibles à Miramichi, N.-B., sur tous les navires britannique ou étrangers, pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

	$ c.
A l'entrée	2 25 par pied.
Pour tous navires mus entièrement ou en partie par la vapeur, en sus du prix ci-dessus	0 02 par tonneau.
A la sortie	2 00 par pied.
Pour tous navires mus entièrement ou en partie par la vapeur, en sus du prix ci-dessus	0 02 par tonneau.
Pour le déplacement et mouillage de tout bâtiment de plus de 300 tonneaux	4 00
Et 50 pour 100 en sus de ce tarif si la distance du déplacement est de plus de 4 milles	
Pour tout navire prenant la mer après le 1er novembre, un bôni de	4 00

NATIONALITÉ des navires pilotés pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Nationalité.	Nombre.	Nationalité.	Nombre.
Anglais	63	Français	2
Norvégiens	41	Danois	1
Suédois	9	Allemands	1
Autrichiens	9	Américains	1
Italiens	19		
Russes	8	Total	154

RELEVÉ du pilotage dans le district de Miramichi, N.-B., pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Nombre	Nom du pilote.	Age.	Pour quel service.	Observations.
2	Louis Jimmo	40	Plein permis	Maître-pilote.
4	Angus McEachran	75	"	
5	Mitchell Martin	65	"	
6	Francis Martin	60	"	
7	Maxime Martin	49	"	
9	Angus McLean	61	"	
10	Alex. Wilson	48	"	
11	Robt. Walls	43	"	
12	George Savoy	50	"	
13	Reuben Nowlan	50	"	
14	John McEachran	44	"	
15	Chas. McLean	55	"	
20	Oliver Foster	53	"	
22	Wm. Walls, aîné	40	"	
26	John McCullam	42	"	
27	James Nowlan	43	"	
28	Dudley P. Walls	48	"	
29	George Sutton	43	"	
30	Jas. A. Nowlan	39	"	
31	George T. Tait	37	"	
32	Joseph Jimmo	39	"	
33	James McCullam	50	"	
34	Allan McEachran	35	"	
35	John Martin	35	"	Suspendu pour une année à partir du 8 novembre 1894, pour avoir échoué le steamer *Wylo* à Robicheau.
36	Asa Walls	35	"	
37	Wm. Walls, jeune	37	"	
38	John Nowlan	38	"	
39	Patrick Nowlan	35	"	

RELEVÉS du pilotage, district de Miramichi, 1894.

Numéro	Nom des bateaux.	Tonnage	Capitaines.	Date du premier permis.	Date du dernier permis.
11	May Queen.	22·50	..	Mai 1878	Abandonné,'94
13	Two Brothers	25·00	Jas. A. Nowlan	" 1878	Mai 1894.
14	Empress	25·57	John Martin	" 1878	" 1894.
15	Princess Louise	20·85	Robt. J. Walls	" 1878	" 1894.

ETAT indiquant les dépenses annuelles faites par les pilotes au compte des bateaux-pilotes durant les sept dernières années.

Noms des bateaux.	Payé par les pilotes 1888.	Payé par les pilotes, 1889.	Payé par les pilotes, 1890.	Payé par les pilotes, 1891.	Payé par les pilotes, 1892.	Payé par les pilotes, 1893.	Payé par les pilotes, 1894.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
May Queen	463 25	420 64	375 13	379 71	318 60	330 31	Abandon.
Two Brothers	474 36	504 90	423 60	432 39	404 17	371 85	398 77
Empress	379 71	434 38	465 93	473 48	505 37	385 20	430 78
Princess Louise	334 00	370 47	321 27	346 33	324 35	447 17	391 84
Totals	1,651 42	1,730 39	1,585 93	1,631 91	1,552 49	1,534 53	1,221 39

J. C. MILLER,
Président de la commission de pilotage.

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de la commission de pilotage.

Les pilotes de Miramichi en compte avec R. R. Call, secrétaire-trésorier.

1894.	Dt.		$ c.
1er juin...	A Jas. McDonald, compte de réparations au "May Queen"		6 75
7 " ..	Primes d'assurance sur seine		12 60
14 " ..	Jos. Henderson, inspection de trois bateaux		7 50
18 " ..	Cie de navigation à vapeur Miramichi, péages sur rivière		3 00
18 juillet..	J. M. Ruddock, compte de réparations au "May Queen"		3 25
18 " ..	Cie de navigation à vapeur Miramichi, péages sur rivière		3 00
18 " ..	Wm. Wilson et Cie, divers pour bureau de pilotes		2 31
18 août ..	Mât pour le bateau à-pilote "Princess Louise"		15 00
18 " ..	D. G. Smith, compte d'impression de formules, etc.		6 00
18 " ..	" " règlements de pilotage		36 40
18 " ..	Cie de navigation à vapeur Miramichi, péages de rivière		3 00
18 " ..	Billet en banque, compte de réparations au "May Queen"		57 50
18 oct....	Cie de navigation à vapeur Miramichi, péages sur rivière		6 00
18 " ..	John Wilson, compte de réparations au "May Queen"		4 10
17 nov...	J. B. Snowball, remorquage du "May Queen"		20 00
17 " ..	D. MacLachlan, loyer du bureau des pilotes		20 00
25 " ..	Mlle Letson, loyer du magasin pour seine, etc		10 00
29 " ..	Geo. Watt, compte de réparations etc., "May Queen"		80
29 " ..	Geo. Watt, compte des sièges pour le bureau des pilotes		1 38
29 " ..	Angus Ullock, transporter le pilote à Nelson		1 50
29 " ..	Pilote A. McLean, dépenses à Sydney, steamer Kitty		4 00
10 déc...	W. C. Auston, compte d'impression de formules, etc		4 00
10 " ..	Secours à 2 pilotes, dépenses pour seine		1 68
10 " ..	Secrétaire-trésorier, papeterie, frais de port, etc		2 77
10 " ..	" " 3 pour 100 de commission sur $11,171.49		335 14
10 " ..	Alexandre Martin, pension		100 00
10 " ..	27 pilotes, $384.39 chaque, et 1 pilote à $125.28		10,503 81
			11,171 49
1894.	Av.		
12 déc...	Droits de pilotage perçus à l'entrée	$ 4,666 62	
12 " ..	" " à la sortie	5,566 12	
12 " ..	" " pour déplacement	580 75	
12 " ..	" " pour services supplémentaires	16 00	
12 " ..	Gagné par les pilotes en dehors du pilotage	342 00	
			11,171 49

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier de la commission de pilotage.

Newcastle, 12 décembre 1894.

ANNEXE N° 24.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DU COMITÉ DE CHARLOTTE, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

M. Wm. Smith,
Sous-ministre de la marine et pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le relevé du pilotage pour le district du comté de Charlotte, province du Nouveau-Brunswick, pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

Relevé du pilotage dans le district du comté de Charlotte, N.-B., pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Nom du pilote.	Age.	Résidence.	Pour quel district autorisé
Wellington Cline	52	Iles Occidentales	Comté de Charlotte, N-B
Joseph Boyd	58	Campobello	do

Permis de bateaux-pilotes.

Goélette-pilote *Frederick Taylor*, 12½ tonneaux, Joseph Boyd, capitaine.

Permis accordés à des capitaines.

Nom du capitaine.	Age.	Nom du navire.	Tonnage.	Port d'enregistrement.	Pour quel district autorisé.
Stewart T. Salter	27	Barge n° 4	439	Parrsbor'gh, N.-E.	Ports de St-André, St-Stephen et Campobello
C. S. Howard	43	Goél W. R. Huntley	166	" "	" St-André. St-Stephen, re.
Robert Gale	58	" Carville	210	Saint-Jean, N.-B.	" " "
Alonzo A. McLean	34	" Kewwayden	187	Parrsbor'gh, N.-E.	" " "
John Hatfield	59	" Brenton	159	" "	" " "

SOMME perçue par les pilotes pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Nom du pilote.	Navires britanniques	Navires étrangers.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Joseph Boyd	183 00	85 50	268 50
Wellington Cline	192 50	154 50	347 00
	375 50	240 00	615 50

Recettes de la commission de pilotage.

Permis au bateau-pilote	$ 6 00
Règlements aux pilotes	2 00
Permis et renouvellements aux capitaines	30 00
	$38 00

Frais.

Papeterie et frais de port	$ 1 00
Commissaire, Saint-Stephen et Saint-George	8 00
Commissaire et secrétaire, Saint-André	29 00
	$38 00

Tarif de pilotage.

Premier district de pilotage, à l'entrée ou à la sortie..$2.25 par pd de tirant d'eau.
Second do do $1.60 do do
Troisième do do $1.50 do do
De ou à Campbello, 20c. par pied de moins que le tarif ci-dessus.
Quatrième district de pilotage. à l'entrée ou à la sortie, $1 par pied de tirant d'eau.
Du 1er novembre au 1er avril, 20c. par pied en sus du tarif ci-dessus.

Au ou du port de St-Andrews au terrain de délestage: navires au-dessous de 300 tonneaux, $2.50 chacun; 300 tonneaux et plus, $3 chacun.

Pour conduire un navire d'un endroit de chargement ou port à un autre, en dedans de la baie de St-Andrews, navires jusqu'à 200 tonneaux, $4 ; de 200 à 300 tonneaux, $5 ; de 300 à 400 tonneaux, $6 ; de plus de 400 tonneaux, $8.

Pour conduire un navire d'un endroit de chargement en dedans de la baie de St-Andrews à un port ou endroit de chargement en dehors de la dite baie et dans les limites de la circonscription, droit de pilotage à l'entrée ou à la sortie, navires ayant moins de 200 tonneaux, $6; de 200 à 300 tonneaux, $8; de 300 à 400 tonneaux, $10; de 400 tonneaux et plus, $12.

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

ANNEXE Nº 25.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE SHÉDIAC, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport ci-inclus de la commission de pilotage de Shédiac, N.-B., pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Votre obéissant serviteur,
W. A. RUSSELL,
Secrétaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE,
SHÉDIAC, N.-B., 16 janvier 1895.

La commission de pilotage du port de Shédiac, N.-B., a l'honneur de soumettre le rapport suivant pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Les noms et les âges de tous les pilotes brevetés pour l'année 1895 sont comme suit:—Edward McDonald, âgé de 61 ans; Docity P. LeBlanc, âgé de 54 ans; Thomas McGrath, âgé de 47 ans; Olaf Hendrickson, âgé de 38 ans; Paul P. LeBlanc, âgé de 48 ans; aucun autre n'a reçu de brevet de la commission.

Ces pilotes ont été brevetés pour servir dans le district.

Le tarif des droits de pilotage est comme suit:—Pour entrer ou sortir les navires, $1.25 par pied de tirant d'eau, et pour leur déplacement et mouillage, $2 par chaque déplacement.

Les recettes provenant des droits de pilotage ont été comme suit en 1894:—

Navires étrangers	$784
Navires britanniques	30
	$814

Tous ont payé les mêmes droits.
Cette somme a été payée aux pilotes nommés plus haut.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. A. RUSSELL,
Secrétaire de la commission de pilotage de Shédiac.

ANNEXE No 26.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE CRAPAUD, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

VICTORIA, CRAPAUD, I. P.-E., 21 janvier 1895.

MONSIEUR,—Vous trouverez sous ce pli les rapports des pilotes pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Je dois vous dire que peu de navires, s'il en est, d'un fort tonnage, visitent nos ports depuis que l'on a discontinué le commerce d'Europe; en conséquence les pilotes ne peuvent garder des bateaux et se tenir constamment au guet des grands navires. Je dirai de plus que l'entrée de ce port est difficile pour des navires étrangers, de quelque tonnage que ce soit, s'ils ne sont sous la direction de pilotes; en conséquence il est nécessaire d'avoir ici des pilotes.

Nous vous prions donc de vouloir bien réduire le tonnage à 80 tonneaux, afin que les pilotes puissent continuer à remplir leurs fonctions et ne soient pas obligés de remettre leurs permis.

Je désire vous demander si un pilote peut occuper une charge tout en continuant ses fonctions de pilote?

Je vous transmets ci-joint une copie des règlements, ainsi que deux paragraphes que nous avons ajoutés et que nous vous demandons d'approuver.

Je demeure, honorable monsieur,
Votre très dévoué,

GEO. PALMER,
Marinier-chef.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DU PORT DE CRAPAUD, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

VICTORIA, CRAPAUD, I. P.-E., 14 janvier 1894.

A M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur le district de pilotage du port de Crapaud pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. PALMER,
Marinier-chef.

N°	Nom du pilote.	Age.	Service.	Observations.
2	Wesley Myers....	46	Pour piloter les navires de toutes classes à l'entrée et à la sortie du district.	Le changem. du droit de pilot. de 80 à 125, opéré par l'Acte de compulsion, a considér. diminué le gain.
3	J. S. Rogers.........	32		

DROITS de pilotage reçus durant l'année.

	$ c.
A l'entrée........	15 00
A la sortie........	25 00
Total........	40 00

GEORGE PALMER,
Marinier-chef pour le
District de pilotage du port de Crapaud.

ANNEXE N° 27.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE NANAIMO, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

NANAIMO, C.-B., 8 janvier 1895.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour être communiqué au gouvernement, les relevés de la commission de pilotage de Nanaïmo pour l'année terminée le 31 décembre 1894, ainsi que l'exige la loi de pilotage de 1886.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
C. C. McKENZIE,
Secrétaire intérimaire.

NOMS et âges des pilotes, etc.

Nom.	Age.	Service.
John Sabiston, aîné	68	District.
John Sabiston, jeune	41	"
Daniel Morrison	54	"
James Peter Bendrodt	34	"
James Christensen	53	"
James Edgar Butler	33	"

Droits de pilotage, etc. :—

Demi-pilotage	$ 1 00	par pied.
Pilotage entier	2 00	"
" dans le golfe	10 00	par jour.

Tarif spécial pour les paquebots et remorqueurs.

Montant total perçu pour droits de pilotage :—

Droits de pilotage perçus de navires britanniques	$ 3,341 50
" " " étrangers	18,051 50
Total des droits de pilotage	$21,393 00

RECETTES ET DÉPENSES.

Recettes :—		
Solde de 1893	$ 385 49	
Recettes de 1894	21,393 00	
		$ 21,778 49
Dépenses :—		
Payés aux pilotes	$ 19,788 62	
Dépenses	1,388 25	
Solde en caisse	601 62	
		21,778 49

E. QUESNELL,
Président.

C. C. McKENZIE,
Secrétaire intérimaire.

ANNEXE N° 28.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE NEW-WESTMINSTER ET DE YALE, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

VANCOUVER, C.-B., 9 janvier 1895.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, en même temps que les documents concernant le pilotage, copie d'une résolution adoptée à l'assemblée annuelle de la commission de pilotage, tenue à ce bureau aujourd'hui le 9 janvier :—

Résolu,—Les commissaires ayant examiné les comptes tenus par le secrétaire pour l'année 1894, ainsi que soumis par lui, les trouvent exacts, et instruction est donnée au secrétaire de les transmettre au ministre de la marine, à Ottawa.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

VANCOUVER, C.-B., 8 janvier 1895.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés du district de pilotage de Yale et de New-Westminster, pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Les pages ci-jointes 1, 2, 3 et 4, indiquent respectivement le bilan d'après le grand-livre, les recettes et dépenses et le sommaire en général. Ainsi que vous le remarquerez, monsieur, le total des relevés est de nouveau plus élevé que celui de l'année précédente, ce qui indique que les affaires vont toujours en augmentant.

Le système suivi est toujours le même que celui adopté par les commissaires en 1891, et qui a été communiqué à votre département à cette époque, ce sont toujours les mêmes règlements, toujours les mêmes droits que ceux approuvés par l'arrêté du conseil de samedi le 28 avril 1894.

J'ai eu l'honneur de faire lire à votre représentant, qui a visité mon bureau aujourd'hui avant de vous les transmettre, tous les documents concernant le pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

SOLDE D'APRÈS LE GRAND-LIVRE.

Folio 64, Banque de Montréal		$	759 66
" 184 " caisse d'épargne	$ 527 63		
Intérêt sur dépôt	18 50		
			546 13
		$	1,305 79
Folio 51, compte de la commission (surplus sur les com.)		$	117 73
" 95, fonds de réserve (spécial)			546 13
" 73, gains des pilotes (surplus du dernier trimestre)			641 93
		$	1,305 79

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

VANCOUVER, C.-B., 7 janvier 1895.

BILAN DE 1894.

Fonds de réserve	$	527 63
Intérêt au 31 décembre 1894		18 50
Compte de commission		1,283 32
Amendes		0 00
Permis		0 00
Surplus de droits pour le trimestre finissant le 31 décembre 1894		641 93
	$	2,471 38
Compte des dépenses	$	1,165 60
Banque de Montréal (dépôt spécial)		546 13
" (compte courant)		759 66
	$	2,471 39

—Erreur, 1 centin.

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

VANCOUVER, C.-B., 7 janvier 1895.

Etat des recettes et des dépenses de l'année terminée le 31 décembre 1894.

Recettes.

Solde à la banque......	$ 1,161 31
Droits de pilotage pendant l'année......	12,836 25
	$ 13,997 56

Dépense.

Payé aux pilotes le solde à la banque le 5 janvier 1894.		$ 1,161 31
Payé aux pilotes (1894)......		8,054 82
Compte des dépenses de bureau	$ 1,165 60	
Pilotage......	2,856 17	
		4,021 77
Solde à la banque à diviser entre les pilotes......		759 66
		$ 13,997 56

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

Vancouver, C.-B., 7 janvier 1895.

PILOTES BREVETÉS.

N° du brevet.	Classe.	Nom du pilote.	Age.	Service.	Observations.
1	1	W. Ettershank..........	52	Autorisé à piloter toutes espèces de navires dans les limites du district..	Serv. actif.
2	1	G. W. Robertson........	44		"
3	2	H. Robson-Jones..	38		"
4	2	W. Johnson.............	37		"

Les droits de pilotage maintenant en vigueur sont les mêmes que ceux approuvés par l'arrêté en conseil du 28 avril 1894.

DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.

——	Tonneaux.	Pilotage.	Observationss.
		$ cts.	
50 navires anglais, à l'entrée..............	106,447	2,481 75	4 nav. ang., à l'entrée, pl. qu'en 1893.
192 " étrangers, à l'entrée	208,546	3,655 75	14 " étran. " " 1893.
49 " anglais, à la sortie..............	104,289	2,626 25	3 nav. an., à la sortie, pl. qu'en 1893.
201 " étrangers, à la sortie..............	203,391	4,072 50	25 " étran. " " 1893.
492 Total..............	622,673	12,836 25	

Le total de l'augmentation du tonnage en 1894 sur 1893 a été de 56,168 tonneaux. La moyenne brute des montants reçus par 4 pilotes a été de $3,209.06; la moyenne nette de $2,054.80.

C. GARDINER JOHNSON.
Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

Vancouver, C.-B., 7 janvier 1895.

ANNEXE N° 29.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE VICTORIA ET ESQUIMALT, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

COMMISSION DE PILOTAGE,
VICTORIA, C.-B., 7 janvier 1895.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du district de Victoria et Esquimalt, C.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1894, ainsi que l'exige l'article 22, chap. 80, des Statuts revisés de 1886, et j'espère que vous les recevrez à temps pour leur publication dans votre rapport annuel. Veuillez m'envoyer un exemplaire de ce dernier lorsqu'il sera imprimé et distribué.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

RELEVÉS de pilotage du district de Victoria et Esquimalt, du 1er janvier au 31 décembre 1894.

PILOTES BREVETÉS.

N°	Nom.	Age.	Date du brevet.	Ancienneté.	Observations.
1	John Thompson.....	45	23 avril 1880..	4 décem. 1878..	Originairement pilote de la C.-B.
2	James Ramsey......	64	21 octobre 1889..	9 juin 1873..	Mis à la retraite en vertu de l'Acte de pension des pilotes le 8 février 1894.
3	Samuel W. Bucknam	44	6 mars 1891..	6 mars 1891..	District de Victoria et Esquimalt.
4	John Newby........	45	10 avril 1891..	10 avril 1891..	do do
5	Thos. Bebbington....	48	25 février 1893..	25 février 1893..	Originairement pilote de New-Westminster et Yale.

N.-B.—La liste ci-dessus est celle des pilotes brevetés, et ce sont les seuls qui ont exercé cet état dans le district susdit. Un d'eux, savoir, Jas. Ramsey, a été mis à la retraite à raison d'infirmité croisante en vertu d'un arrangement fait entre lui et les autres pilotes et aux termes duquel il reçoit une allocation mensuelle de soixante dollars à même les profits *pro rata* les pilotes en question.

Les paragraphes I, II et III, page 213 (supplément du 19e rapport annuel), avec réductions, pages 200 et 201 (supplément du 21e rapport annuel), ainsi que ceux des pages 181 et 182 (supplément du 26e rapport annuel), s'appliquent à cette année, avec aussi, *i. e.*, arrêté du conseil, 1er juillet 1893.

Les mêmes actes et parties d'actes de la dernière année s'appliquent à 1894, et la liste des navires exemptés et les péages à Puget-Sound restent tels qu'auparavant.

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

VICTORIA, C.-B., 31 décembre 1894.

Droits de pilotage perçus, du 1er janvier au 31 décembre 1894.

Mois.	Anglais.	Etrangers.	Total.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	
Janvier	202 50	357 87	560 37	
Février	456 50	399 50	856 00	
Mars	302 50	383 50	686 00	
Avril	362 75	457 50	820 25	N.B.—Ce total de $10,142 ne comprend pas une somme de $500 perçue sur les vapeurs de Puget-Sound, ni $521.51 perçus de différents remorqueurs américains pour demi-pilotage à la sortie.
Mai	419 00	513 25	932 25	
Juin	299 00	594 25	893 25	
Juillet	359 00	658 13	1,017 13	
Août	333 00	685 00	1,018 00	
Septembre	384 75	550 25	935 00	
Octobre	373 50	485 75	859 25	
Novembre	303 25	372 75	676 00	
Décembre	296 50	592 00	888 50	
	4,092 25	6,049 75	10,142 00	

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

Vancouver, C.-B., 31 décembre 1894.

Dr. **Recettes et dépenses, du 1er janvier au 31 décembre 1894.** Av.

Date.	Nature des recettes.	Somme.	Date.	Service principal.	Somme.
1894.		$ c.	1894.		$ c.
1er janvier.	Solde de l'année dernière.....	176 99	1er jan. au 31 déc.	Division de pilotage, Colom.-Britan., gain d'apr. recet.	8,527 80
1er jan. au 31 déc.	Droits de pilotage, d'après l'art. IV............	10,142 00	1er " 31 "	do do allocation de 10 mois à James Ramsey	600 00
1er " 31 "	Honoraires de brevets, vapeurs de Puget-Sound..	500 00	1er " 31 "	Secrétaire-trésorier, 12 mois d'appointements......	600 00
1er " 31 "	Demi-pilotage, à la sortie..........	521 51	8 "	Montant du demi-pilotage à la sortie remboursé au navire *Eclipse* le 30 novembre 1893........	13 50
1er " 31 "	S. W. Bucknam, amende imposée le 21 juin.....	40 00	1er " 31 déc.	Honoraires des commissaires, 12 mois.	295 00
			1er " 31 "	Frais de bureau—loyer, combustible, éclairage, etc.	327 70
			31 décembre	Solde au crédit de la commission de pilotage. ...	1,016 50
		11,380 50			11,380 50

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

Approuvé et certifié exact,
R. P. Rithet,
Robt. Ward,
Thos. B. Hall,
} *Commissaires.*

ANNEXE N° 30.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE HARVEY, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

HARVEY, N.-B., 15 janvier 1895.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que M. Harding Bishop, âgé de 69 ans, a obtenu le permis de servir en quantité de pilote dans les eaux de ce district.

Les taux de pilotage sont de 50 centins à $1 par pied, selon la distance. Il a été reçu des navires anglais pour pilotage seulement, $100; des navires étrangers pour pilotage seulement, $20; les commissaires ont perçu pour permis, $5—somme qui a été dépensée pour l'impression des règlements, la préparation des documents, les frais de port, etc.

Le pilote a reçu tous les droits de pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. A. COONAN,
Membre de la commission de pilotage.

ANNEXE N° 31.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE RICHIBOUCTOU, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

RICHIBOUCTOU, N.-B., 31 janvier 1895.

Au sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 10 courant, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les relevés de pilotage de ce port pour l'année 1894.

Comme il n'existe pas de fonds de pilotage, il est permis à chaque pilote de percevoir ses propres frais de pilotage

Veuillez aussi noter que les relevés ne comprennent point les goélettes et autres navires qui ne sont pas soumis au paiement des taux de pilotoge.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

WM. J. SMITH,
Secrétaire.

COMMISSION DE PILOTAGE,
RICHIBOUCTOU, N.-B., 31 janvier 1894.

RELEVÉS de pilotage pour le district de Richibouctou pendant l'année 1894.

PILOTES AYANT DES PERMIS.

Nom.	N° du permis.	Age.	Service à faire d'après le permis.
William Irving	1	59	Piloter tout navire dans le district de pilotage de Richibouctou.
James W. Long	2	50	
Henry D. Irving	3	47	
Wm. H. Long	4	43	
Albert Long	5	43	
John Curwin	6	46	

TAUX DU PILOTAGE.

			$ c.
A l'entrée ou à la sortie, par pied			1 50
Déplacement de tout navire ou bâtiment et sa mise en sûreté au mouillage :—			
Navires n'excédent pas 100 tonneaux			1 50
" de plus de 100 tonneaux, mais n'excédant pas 200 tonneaux			2 00
" de plus de 200 tonneaux, mais n'excédant pas 300 tonneaux			3 00
Tous navires de plus de 300 tonneaux			4 00
Navires à l'entrée ou à la sortie au port de Richibouctou :—			
Anglais et coloniaux	4 navires.	Tonnage.	3,156
Etrangers	8 "	"	2,159
Total des navires	12	Total du tonnage	5,315

Inspection des bateaux à vapeur.

Il sera fourni au besoin une liste des goélettes et autres embarcations faisant le cabotage soumis au paiement des taux de péage et qui ne se trouve pas dans le présent rapport.

MONTANTS PERÇUS PAR LES PILOTES.

	$ c.
Des navires anglais et coloniaux	144 00
Des navires étrangers	288 00
	432 00

Comme il n'y a pas de fonds de pilotage il est permis à chaque pilote de percevoir ses propres frais de pilotage.

Les commissaires ont reçu l'année dernière un montant de $6.00, pour le renouvellement de six permis à $1.00 chaque.

Le tout respectueusement soumis,

WM. J. SMITH,
Secrétaire.

ANNEXE N° 32.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE BADDECK, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BADDECK, 31 janvier 1895.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Les commissaires du pilotage des lacs du Bras-d'Or pour l'année 1894 ont l'honneur de vous faire le rapport suivant:

Le nombre total des pilotes porteurs de permis était de huit; leurs noms, lieux de résidence et âges sont comme suit: -

	Ans.
George McKay, Baddeck	42
Joseph Fader, Englishtown	41
Donald McLeod, Sainte-Anne Glen	62
Archy Livingston, Grand Bras-d'Or	45
Daniel Campbell, Ile-aux-Oiseaux	30
Kenneth McAulay, Table	39
Rory Morrison, Baddeck	63
Alex. Fraser, Boularderie	50

Le montant reçu pour honoraires de permis a été de $22.50.

Il a été perçu des droits de pilotage au montant de $414 comme suit:—

Des navires anglais	$ 97 00
" étrangers	317 00
Total	414 00

Aucun montant que les droits de pilotage n'a été perçu pour quelque autre service.

La commission désire ajouter que le montant reçu par elle des pilotes pour les permis ou renouvellements de ces permis n'a pas suffi pour faire face aux dépenses de voyages et autres des commissaires, l'un d'eux demeurant à l'entrée du Grand Bras-d'Or, à environ trente milles de Baddeck.

Le tout respectueusement soumis,

T. S. McLEAN,
Président de la commission de pilotage des lacs du Bras-d'Or.

ANNEXE N° 33.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE LA BAIE-VERTE ET DE PORT-ELGIN, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉC. 1894.

BAIE-VERTE, N.-B., 31 décembre 1894.

Relevés de pilotage pour le district de pilotage de la Baie-Verte et de Port-Elgin, Nouveau-Brunswick, pendant l'année 1894.

George Lawrence,	pilote, âgé de	54	ans, a perçu	$400 00
Jared S. Silliker	"	72	"	51 00
S. Waldo Welling	"	26	"	12 00
Total perçu				$463 00

EDWARD C. GOODEN,
GODFREY SIDDALL,
HAZEN CAPP,
Commissaires de pilotage de la Baie-Verte et de Port-Elgin.

ANNEXE N° 34.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE TATAMAGAUCHE POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

TÊTE-À-GAUCHE, 15 janvier 1895.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Les commissaires du pilotage pour les ports de Brûlé et de Tatamagauche ont l'honneur de faire rapport comme suit :—

Il n'a pas été délivré de permis pour le pilotage dans les ports de Tatamagauche et de Brûlé au cours de la dernière année, 1894.

Personne n'a demandé de permis ; aucun permis n'a donc été délivré.

P. MILLAR,
Secrétaire de la commission.

ANNEXE N° 35.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

MONTRÉAL, 8 juin 1895.

A l'honorable JOHN COSTIGAN,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre de la commission du havre, et en conformité de l'article 31 de l'Acte concernant la charge de gardien du port, 45 Victoria, ch. 45, les documents suivants:—

1. Le rapport du gardien de port pour l'année 1894.
2. L'état apuré des recettes et dépenses du bureau du gardien de port pour l'année terminée le 31 décembre 1894.
3. Un état des placements des fonds de surplus du gardien de port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. HADRILL,
Secrétaire.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
MONTRÉAL, 31 décembre 1894.

Au président et aux membres
du Conseil des Examinateurs du bureau
du gardien de port.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel des opérations de ce bureau, avec l'état des recettes et des dépenses pour l'année dernière.

La navigation s'est ouverte par l'arrivée de la Méditerranée du steamer *Phoenix* avec un chargement de fruits à 9 a.m., le 27 avril, et elle s'est fermée par le départ pour la mer du steamer *Storm King* le 24 novembre.

Le premier voilier arrivé a été le brigantin *Gertrude* venant des Barbades, et le premier navire qui a pénétré dans le golfe par le détroit de Belle-Isle, le 21 juin, a été le steamer *Memphis.*

Trois cent soixante-onze navires de tous genres, d'outremer, ou se rendant à l'étranger, ont été inscrits à ce bureau, ils avaient un tonnage collectif de 759,135 tonneaux—soit une diminution de 62 navires et de 77,796 tonneaux comparativement à l'année dernière.

A la suite des enquêtes faites par les assureurs et compagnies d'assurances du port on a soulevé la question de la juridiction de ce bureau sur les navires prenant des chargements à destination des ports du golfe Saint-Laurent et de Saint-Jean, Terreneuve, et le sous-ministre de la marine et des pêcheries, par sa lettre du 14 juin, attire l'attention du gardien du port sur les articles 14 et 16 de l'acte concernant le gardien du port de Montréal, lui enjoignant d'appliquer la loi dans toute son étendue à tous les navires prenant des chargements au port de Montréal pour quelque port hors des limites de la navigation intérieure. Depuis cette date il est parti pour les ports des provinces maritimes :

114 steamers de	....	101,292	tonneaux.
15 voiliers de	....	1,360	"
Total, 129 navires.	Total,	102,652	"

Je n'ai pas à faire rapport de désastres sérieux, si j'en excepte l'échouement du steamer *Amarynthia* sur le côté sud du chenal près de l'île Sainte-Hélène. Le bâtiment a subi des avaries considérables et il a fallu décharger ici sa cargaison, puis le conduire à Québec pour le réparer. Il est ensuite revenu à ce port reprendre son chargement.

A ce sujet j'attirerai de nouveau l'attention des membres de la commission du havre sur la nécessité de travailler sans retard avec énergie pour construire dans le port un bassin de radoub à l'usage des plus grands vapeurs océaniques. Ce serait le moyen d'augmenter la prospérité du port.

Les expéditions de grain ont diminué cette année d'une façon extraordinaire, il n'est parti que 8,869,743 boisseaux, contre 22,565,748 en 1893; c'est une diminution de 13,696,005, et pour le maïs seul cette diminution a été de 7,729,368 boisseaux.

Les expéditions de différentes espèces pendant la dernière saison ont été comme suit:

Augmentation, 1894.	1893.	Articles.		1894.	Diminution, 1894.
....	7,461,017	....Blé....................	boiss.	5,494,398	1,966,619
....	1,898,289	....Pois....................	"	1,157,728	740,561
....	310,110	....Orge....................	"	54,403	255,717
....	3,062,052	....Avoine..................	"	58,302	3,003,750
....	9,834,280	....Maïs....................	"	2,104,912	7,729,368
....	57,646	.. Foin....................	ton'x.	22,212	35,434
....	3,185	...Tourteaux de lin.........	"	2,142	1,043
....	5,175	....Phosphate...............	"	3 099	2,076
....	3,208	....Bois de service..........	"	2,182	1,026
77,443	647,484	....Farine..................	brls.	724,927	....
133	1,114	....Cendre..................	"	1,247	....
212,336	59,808	...Pommes..................	"	272,144	....
14,231	98,774	....Divers..................	ton'x.	113,005	....
25	18	... Houblon.................	"	43	....
233	1,999	...Minéraux................	"	2,232	....
57,512,050	132,097,979	....Bois de service.........	"	189,610,029	....
7,996	83,045	....Bêtes à cornes et chevaux.	têtes.	91,041	....
133,483	3,764	....Moutons.................	"	137,247	....

État des arrivages.

1894.			1893.	
Nombre.	Tonneaux.	——	Nombre.	Tonneaux.
349	744,292	... Steamers..............................	410	821,289
3	4,324	....Navires...............................	3	4,014
14	9,603	....Barques...............................	12	9,745
5	916	....Bricks et goélettes....................	8	1,883
371	759,135	...............Totaux....................	433	836,931

Diminution de 62 navires et de 77,796 tonneaux.

Congés pour les ports des provinces maritimes.

—	Nombre.	Tonneaux.
Vapeurs	114	101,292
Bricks et goélettes	15	1,360
Total	129	102,652

Les recettes de ce bureau pendant l'année dernière ont été de $9,679.37, contre $9,035.49 en 1893, une augmentation de $641.88. La diminution du tonnage a été plus que compensée par l'augmentation des expéditions de farine, pommes, bois de service, bétail et divers qui ont remplacé les expéditions de grain en moins. Le gardien de port n'a pas d'honoraires à percevoir sur le grain.

Je demeure, messieurs,
Votre obéissant serviteur,
ARCHIBALD REID,
Gardien de port.

Approuvé par le conseil des examinateurs,

Robert Reford,
Président.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT

Dt. — ETAT des recettes et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1894. — Av.

		$ c.	$ c.
1893.			
31 déc.	Solde, argent à la banque	3,182 42	
	Argent à la disposition du gardien de port,—argent, $190.36 ; chèque du trésorier de la chambre de commerce, $1,182.19	1,372 55	
	Compte indéterminé	35 73	
			4,590 70
1894.			
31 déc.	Recettes provenant des sources suivantes—		
	5,494,398 boisseaux de blé		
	1,157,728 " pois		
	54,403 " seigle et orge		
	58,302 " avoine		
	2,104,912 " blé-d'inde		
	2,142 tonneaux de tourteaux oléagineux		
	2,232 " de minéraux		
	724,927 barils de fleur de farine	543 70	
	1,247 " cendre	12 47	
	272,144 " pommes	680 38	
	91,041 bœufs et chevaux	910 41	
	137,247 moutons	343 22	
	113,005 tonneaux d'articles divers à 3c	3,390 15	
	2,683 " " 2c	53 66	
	22,212 tonnes de foin	444 24	
	3,099 " phosphates	30 99	
	189,610,029 pieds de bois de construction	948 15	
	Emoluments du gardien de port (à l'entrée)	212 50	
	" " (à la sortie)	1,692 50	
	Inspections spéciales	265 50	
	Certificats de cargaisons avariées	151 50	
			9,679 37
	Intérêt sur dépôts dans la caisse d'épargnes de la cité et du district de Montréal		109 62
	Reçu du trésorier de la chambre de commerce, intérêt sur placements		2,542 00
			16,921 69
1895.			
1er janv.	Balance		7,660 37

		$ c.	$ c.
1894.			
31 déc.	Appointements, etc.—		
	Archibald Reid, gardien de port	2,000 00	
	J. A. Vibert, sous-gardien de port	1,500 00	
	Alex. T. Creighton, sous-gardien de port	1,125 00	
	W. J. Anderson, teneur de livres	1,400 00	
	E. J. Hunt, commis	580 00	
	Geo. Hayes, garçons	79 00	
	Allocation de retraite—		
	Archibald Reid, gardien de port	300 00	
	J. A. Vibert, sous-gardien de port	200 00	
	A. T. Creighton, sous-gardien de port	200 00	
	W. J. Anderson, teneur de livres	100 00	
	Chambre de commerce, dép. du secrétariat	1,000 00	
	Loyer, taxes, combustible, téléphones, etc	523 28	
	Registre de Lloyd, etc	29 77	
	Livres, impressions et papeterie	115 90	
	Louage de voitures	30 25	
	Diverses dépenses	18 12	
	Alf. W. Hadrill, auditeur	60 00	
			9,261 32
	Comptes non réglés de 1893	16 39	
	" " 1894	25 60	
	Solde, argent en banque	5,864 70	
	Solde en mains du gardien de port, argent, $253.68 ; chèque du trésorier de la chambre de commerce, $1,500	1,753 68	
			7,660 37
			16,921 69

Examiné et trouvé exact,

ALF. W. HADRILL, *auditeur.*

MONTRÉAL, 4 janvier 1895.

E. et O. E.

ARCHIBALD REID,
Gardien de port.

ANNEXE N° 36.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

QUÉBEC, 31 décembre 1894.

A M. JOHN HARDIE,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai dûment reçu et pris note de votre estimée du 26 courant. Je vous transmets aujourd'hui sous ce pli la copie d'un rapport et d'un état des opérations du bureau pour l'année qui finit. Ce rapport parle également des différents naufrages et accidents arrivés pendant l'année 1894, dans ces endroits du golfe et du fleuve Saint-Laurent non soumis aux règlements du gardien de port, mais dont j'ai eu à m'occuper plus ou moins en ma qualité particulière d'architecte naval ou sous-agent des clubs d'assurances norvégiens.

Le tout respectueusement soumis,
Votre obéissant serviteur,

W. SIMONS,
Gardien de port.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
QUÉBEC, 31 décembre 1894.

M. JOHN HARDIE,
Faisant fonction du sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Comme l'exige l'article 30 des règlements, j'ai l'honneur de vous transmettre copie du rapport annuel des opérations de ce bureau pendant l'année terminée le 31 décembre 1894, comme suit:—

Soixante-trois steamers ont été inspectés avant de partir pour la mer, après avoir pris une partie de leur cargaison à ce port, ayant précédemment pris l'autre partie en grain à Montréal.

Quatre steamers et treize voiliers ont fait inspecter leurs écoutilles et leurs chargements, sur la demande du capitaine ou de l'agent, à leur arrivée de la mer.

Un steamer et un voilier ont été inspectés après un abordage.

Six steamers ont été inspectés après échouage.

Un voilier échoué à Bersimis a été inspecté et condamné.

Deux steamers et trois voiliers ont été inspectés pour évaluation.

Un steamer et trois voiliers ont été inspectés pour connaître leur navigabilité.

Un steamer a été inspecté pendant qu'il subissait de légères réparations.

Un steamer a été inspecté par suite d'avarie à l'un de ses réservoirs.

Un steamer a été inspecté par suite d'avarie à son arbre de couche.

Il a été délivré trois copies des rapports au sujet de cargaisons avariées, à la demande des propriétaires de ces cargaisons.

Les recettes et dépenses du bureau ont été comme suit:—

Recettes provenant de toutes sources	$ 918 50
Dépenses du bureau	318 50
Solde, revenu net	$ 600 00

A part cela, plusieurs navires, avariés par échouage ou autrement, qui ne tombaient pas sous le coup des règlements du gardien de port, ont été radoubés ou condamnés après inspection :

La barque norvégienne *Fortuna*, échouée sur l'île (*Flat*) Plate, Détroit de Belle-Isle, a été remise à flot et a continué son voyage à destination de la Grande-Bretagne.

La barque norvégienne *Courant*, légèrement avariée dans un abordage, a été radoubée après inspection.

Le navire norvégien *America*, échoué sur la grève de Beauport, a été inspecté et a continué son voyage.

La barque norvégienne *Capella*, échouée sur l'île d'Anticosti, s'est rendue à Québec, fut radoubée et a continué son voyage.

La barque norvégienne *Columbia* s'est totalement perdue sur l'île d'Anticosti.

La barque norvégienne *Savannah*, en prenant un chargement à Métis, fit uue voie d'eau ; elle fut radoubée après inspection et continua son voyage.

La barque norvégienne *Magdela*, échouée dans le fleuve Saint-Laurent en se rendant à Tadousac, a été inspectée et continua son voyage.

La barque norvégienne *Atlas*, avariée dans un abordage, a été inspectée.

La barque norvégienne *Palermo*, avariée dans un coup de vent sur mer, a été inspectée.

La barque norvégienne *Belos*, ex Hugh Cann, poussée sur le rivage à Bersimis, a été inspectée et condamnée.

Le tout respectueusement soumis par votre humble et obéissant serviteur,

W. SIMONS,
Gardien de port.

ANNEXE N° 37.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE RIMOUSKI, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

RIMOUSKI, 6 décembre 1894.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que je n'ai pas inspecté de navires ni reçu de droits pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ELZÉAR HEPPEL,
Gardien de port

ANNEXE N° 38.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT D'ANNAPOLIS, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

ANNAPOLIS, 31 décembre 1894.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport des opérations de ce bureau pendant la dernière année.

Le 8 février j'ai inspecté un voilier.

Droits perçus	$ 18
Payé aux aides	10
Montant net	$ 8

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

SIMON RILEY,
Gardien de port.

ANNEXE N° 39.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT D'HALIFAX, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

HALIFAX, N.-E., 4 janvier 1895.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport, accompagné d'un état des recettes et dépenses de l'année terminée le 31 décembre 1894.

J'ai fait, dans le cours de l'année, l'inspection de vingt-deux steamers et six voiliers qui étaient arrivés avariés.

L'on a en partie radoubé temporairement les steamers *Sapphire*, *Ramlch*, *Madura* et *City of Lincoln* pour les mettre en état de tenir la mer et de transporter des chargements en Grande-Bretagne, où on les réparera d'une façon durable. Le *Sapphire*, qui avait été avarié par la glace dans un voyage de Cardiff à ce port, et le *Ramich*, qui s'était échoué au Cap-Breton, s'en furent au Cap-Breton et y prirent des chargements de houille pour Montréal. Ces deux navires ont ensuite chargé du bois sur le Saint-Laurent et sont partis pour la Grande-Bretagne, où ils sont parvenus sans accidents. Le *Madura* qui avait été avarié par la glace dans un voyage de Londres à ce port, a pris un chargement général pour Londres et s'est rendu à destination sans accidents. Les écoutilles du *City of Lincoln* ont été brisées, son pont avarié, etc., dans un voyage d'Anvers à ce port et à Boston, Mass., et il s'est réfugié à Saint-Jean, Terre-neuve, pour y être temporairement radoubé. Après avoir été réparé ici le navire est parti avec le reste de son chargement pour Boston, puis de là s'est rendu à Saint-Jean, N.-B., où il est maintenant à prendre un chargement de madrier et de bois de service pour un port de la Grande-Bretagne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

DAVID HUNTER,
Gardien de port.

RECETTES et dépenses du gardien de port d'Halifax, N.-E., du 1er janvier au 31 décembre 1894.

DT.	$ c.	AV.	$ c.
Montant des droits perçus..............	2,239 86	Payé aux aides, dépenses de bureau, etc.	1,179 76
		Somme revenant au gardien de port ...	1,060 10
	2,239 86		2,239 86

Je certifie que ce qui précède est un relevé fidèle et exact des recettes et des dépenses du gardien de port d'Halifax, N.-E., pendant l'année 1894.

DAVID HUNTER,
Gardien de port.

ANNEXE N° 40

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE SYDNEY-NORD, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
SYDNEY-NORD, C.-B., 14 janvier 1895.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit:—

Dans le cours de la dernière saison j'ai inspecté 13 voiliers et 11 navires à vapeur.

Le plus grand nombre de ces bâtiments étaient arrivés avec des avaries et ont subi des réparations considérables dans ce port.

Droits perçus	$ 419 00
Aides	120 00
Soldes	$ 299 00
Dépenses de bureau	60 00
Recettes nettes du bureau	$ 239 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
DANIEL McKAY.

ANNEXE N° 41.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PICTOU, N.-E., 2 janvier 1895.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Honoraires reçus pour dix inspections		$ 100 00
Moins payé à des aides	$30 00	
Dépenses de bureau	10 00	
		40 00
Recettes nettes		$ 60 00

Respectueusement soumis.
DANIEL McDONALD.

Assermenté devant moi, à Pictou, ce 2 janvier, A.D. 1895.

R. W. OLIVER, *J.P.*
Dans et pour le comté de Pictou.

ANNEXE N° 42.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE PORT-HASTINGS, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PORT-HASTINGS, C.-B., 26 juin 1895.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre de date récente relativement à mon rapport, j'ai l'honneur de vous informer que je n'ai pas eu à remplir de fonctions en ma qualité de gardien de port dans le cours de l'an dernier.

Votre obéissant serviteur,
HUGH McMILLAN.

ANNEXE N° 43.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE PORT-HAWKESBURY, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PORT-HAWKESBURY, N.-E., 31 décembre 1894.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport ainsi qu'un état des recettes et dépenses du bureau pour l'année terminée le 31 décembre 1894. J'ai moi-même inspecté sept navires arrivés ici avec des avaries. D'autres navires ont également entré dans le port pour réparer des avaries, mais n'ont pas requis mes services. La goélette *Walsh*, avariée dans une tempête au large de Canso, dans son voyage de Bathurst, N.-B., à destination de Vinyard-Haven, avec un chargement de lattes, que j'ai inspectée le 25 octobre, n'a pas été radoubée, et se trouve encore avec son chargement à Port-Hawkesbury.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. W. HENESSY.
Gardien de port.

RECETTES et dépenses du bureau du gardien de port de Port-Hawkesbury, pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

1894.	Recettes.	$ c.	Dépenses.	$ c.
26 juin. ..	Deux inspections de la goélette "Union".........	18 00	Payé aux aides......	5 00
6 juillet..	" " " "W. H. Watters".	23 00	" " ..	10 00
18 octobre.	Une " " "Minnie".......	5 50	....	....
25 " .	" " " "E. Walsh"......	....	Moins droits réservés	....
19 nov....	Deux " évaluat. de la "Thezia" (ex. de la copie)	43 00	....	....
20 " ...	Inspection des écoutilles de la goél. "Harvest Home"	2 50	....	....
25 " ...	" de la goélette "Jane".............	13 00	....	....
		105 00		25 00
	Payé aux aides......................	40 00		
		65 00		

J'atteste que ce qui précède est un état exact et fidèle des recettes et dépenses de tous les deniers que j'ai reçus du bureau pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

LISTE des navires arrivés avec des avaries et inspectés par le gardien de port, Port-Hawkesbury, en 1894.

Date.	Nom du navire.	Gréement.	Point de départ.	Destination.	Port d'enregistrement.	Description de la cargaison.	Nom du capitaine.	Observations.
1894. 28 juin	Union	Goélette	Cap-Canso	Voyage de pêche.	Lunenburg, N.-E	Appr'visionnement de pêche	Smeltzer	Avariée par échouement à ou près du Cap-Canso, N.-E., a été réparée à Port-Hawkesbury, et est repartie pour sa destination en bon état.
6 juillet	W. H. Walters	"	Canso, N.-E	" "	"	" "	Amos Walters	Echouée près de Canso, N.-E., a été radoubée ici sur le chemin de fer Maritime, et a continué son voyage.
18 octobre.	Minnie	"	Chenal, Terren.	Ballast, I.P.-E.	Saint-Jean, Terr	Ballast	George Bragg	Avariée par une tempête dans un voyage de Channel, Terreneuve, à l'Ile du Prince-Edouard ; elle a été recalfatée sur le ch. de fer maritime du Détroit de Canso et est partie d'ici en bon état.
25 "	E. Walsh	"	Bathurst, N.-B.	Vinyard-Haven.	Saint-Jean, N.-B	Lattes	Alex. Currie	Avariée par la tempête et faisant eau de toutes parts ; revenue à ce port ; déclarée incapable de tenir la mer après inspect. ; est encore ici avec son chargem. à bord.
19 nov.	Kezia	"	Boston, *via* Petit De Grat.	Ile du P.-E.	Lunenburg, N.-E	Kros ne	Silvester Landry	S'est échouée à Petit-de-Grat, comté de Richmond, avec une cargaison de kérosine ; s'est considérablem. avariée ; touée à Hawkesbury ; radoubée, puis a pris à Sydney un ch. de houil. p. Halifax.
20 "	Harvest-home	"	Ile du P.-E.	P'tite-Baie-Glac.	Charlottetown	Avoine et pommes de terre.	Ceqyean	Inspection des écoutilles ; n'a vendu que sa cargaison ici.
26 "	Jane	"	"	Saint-Jean, Terr.	St-Jean, Terren.	" "	Law. Chassman.	A touché à l'entrée est du détroit de Canso ; n'a été que légèrement avariée ; a été radoubée ici.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
PORT-HAWKESBURY, 31 décembre 1894.

ANNEXE N° 44.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE PORT-MULGRAVE, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

PORT-MULGRAVE, N.-E., janvier 1895.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année terminée le 31 décembre 1894, ainsi qu'un état des recettes et dépenses pour la même période.

J'ai fait l'inspection de deux petites goélettes,—l'une, l'*Ocean Bride*, coulée à fond entre la pointe de Sable et Red-Head, à l'entrée du détroit de Canso, et l'autre, le *Mariano*, de Terreneuve, échouée à la pointe de Sable dont il est question plus haut. J'ai condamné les deux navires.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. B. HARDLEY,
Gardien de port.

RECETTES et dépenses du gardien du port de Port-Mulgrave, N.-E., pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Dr.	$ c.	Av.	$ c.
Montant de droits perçus	31 00	Payé aux aides et dépenses	18 00
		Montant revenant au gardien de port	13 00
	31 00		31 00

Je certifie par les présentes que ce qui précède est un état fidèle et exact des recettes et dépenses du bureau de Port-Mulgrave pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

GEO. B. HADLEY,
Gardien de port.

ANNEXE N° 45.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE SYDNEY, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

Bureau du gardien de port,
Sydney, C.-B., 31 décembre 1894.

L'honorable John Costigan,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des opérations du bureau du gardien de port de Sydney, Cap-Breton, pour l'année expirant aujourd'hui.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN LOURAY,
Gardien de port.

Recettes et dépenses du gardien de port de Sydney, Cap-Breton, du 31 décembre 1893 au 31 décembre 1894.

	$ c.		$ c.
Insp. de steamers pour soutes à charbon....	208 00	Payé aux aides..................	
Inspection de trois steamers avariés	24 00	Loyer du bureau et papeterie............	
Inspection d'un navire à voiles............	2 50		92 00
		Somme revenant au gardien de port	142 50
	234 50		234 50

Je certifie que l'état ci-dessus est exact et fidèle.

JOHN LOURAY,
Gardien de port.

ANNEXE N° 46.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE YARMOUTH, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

M. Wm Smith,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire mon rapport pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Dix fois j'ai été appelé à inspecter des navires arrivant à Yarmouth avariés et dans la détresse.

Honoraires reçus	$117 00
Aide	40 00
Recettes nettes	$ 77 00

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

EBEN SCOTT,
Gardien de port.

Je déclare solennellement que ce qui précède est à tous égards un état fidèle et exact.

EBEN SCOTT.

Déclaration faite en ma présence ce douzième jour de février 1895.

GEO. R. SMITH,
J. P. pour le comté de Yarmouth.

ANNEXE N° 47.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE CHATHAM, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

CHATHAM, N.-B., 31 décembre 1894.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport des inspections que j'ai faites à ce port dans le cours de la saison.

9 novembre.—Le steamer *Wylo Van*, échoué à Robicheau Flats, a dû décharger environ 350 tonnes de sa cargaison avant d'être remis à flot. Il était sous les soins d'un pilote dont le certificat a été annulé pour une année à raison de négligence. Le navire n'était pas avarié. Ai attesté qu'il pouvait tenir la mer.

9 novembre.—Inspecté la barque italienne *Elvira*, de Genève. Certifié qu'elle pouvait tenir la mer.

H. A. MUIRHEAD,
Gardien de port, Chatham, N.-B.

RECETTES et dépenses du bureau du gardien de port de Chatham, N.-B., pendant l'année terminée le 31 décembre 1884.

	$ c.
Reçu pour inspections	15 00
Payé à l'inspecteur	5 00
	10 00

H. A. MUIRHEAD,
Gardien de port.

CHATHAM, N.-B., 31 décembre 1894.

ANNEXE Nº 48.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE SOUTH-BAR, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

SOUTH-BAR, 3 janvier 1895.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport des opérations de ce bureau pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Inspection de douze steamers à $5.00	$60 00
Certificats à " " 3.00	36 00
	$96 00

Je demeure,
Votre obéissant serviteur,

Y. H. BARRINGTON,
Gardien de port.

ANNEXE N° 49.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE HILLSBOROUGH, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

HILLSBOROUGH, COMTÉ D'ALBERT, 22 janvier 1895.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 11 courant et en ai pris note.

Je n'ai rien de spécial à rapporter, car je n'ai pas eu à remplir mes fonctions de gardien de port. Aucun désastre n'a eu lieu pendant l'année 1894.

Respectueusement à vous,

MALCOLM CARLISLE.

ANNEXE N° 50.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE CAP-HOPEWELL, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

CAP-HOPEWELL, 17 janvier 1895.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des inspections de navires que j'ai faites pendant l'année qui vient de finir.

Trois inspections de la barque *Queen of the Fleet*, un certificat de navigabilité, et la surveillance générale des réparations faites à cette barque, échouée à la rivière aux Pommes dans son voyage à Liverpool, G.-B., de Hopewell, ont rapporté $24.

H. J. BENNET,
Gardien de port.

ANNEXE Nº 51.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE MONCTON, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

MONCTON, 17 octobre 1894.

Inspection d'une quantité de soude et de sel endommagés de la barque *Queen of the Fleet*, débarqués à ce port. Les marchandises avariées ont été vendues à l'encan pour le compte des intéressés.

Les marchandises étaient consignées à F. P. Reid et Cie.

Droits d'inspection	$ 4 00
Dépenses	Nil.

Je certifie par les présentes que ce qui précède est un état exact des affaires faites en ma qualité de gardien du port de Moncton pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

JAMES HAMILTON,
Gardien de port.

T. C. HENDERSON, *J. P.*
MONCTON, N.-B., 9 janvier 1895.

ANNEXE N° 52.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE NEWCASTLE, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

NEWCASTLE, N.-B., 15 janvier 1895.

Au département de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

J'ai l'honneur de vous informer que l'on n'a pas eu l'occasion de requérir mes services en qualité de gardien du port pendant la saison de 1894.

Respectueusement à vous,
JOHN FERGUSON,
Gardien de port.

ANNEXE N° 53.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE RICHIBOUCTOU, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

Bureau du gardien de port,
Richibouctou, N.-B., 26 janvier 1895.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli mon rapport pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Montant reçu pour deux inspections		$47 00
Payé aux inspecteurs	$20 00	
Dépenses de bureau	8 00	
		28 00
Chiffre net		$19 00

Respectueusement à vous,
WM. H. McLEOD,
Gardien de port.

ANNEXE N° 54.

RAPPORT du gardien de port de Saint-André, N.-B., pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Date.	———	Somme.
		$ c.
9 janvier	Inspection des écoutilles et avaries, goélette *Catherine E. Bery*.............	4 50
3 février	" " " " *Stephen Bennett*...............	4 50
27 "	" " " " *Abbie K. Bently*...............	2 50
27 avril......	" " " " *Rebecca W. Huddell*..........	2 50
5 novembre..	" " " " *Lady Ellen*....................	1 50
17 " ..	" " " " *Albert Pharo*.................	5 00
		$20 50

JOHN WREN,
Gardien de port.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 3 janvier 1895.

Attesté devant moi à Saint-André, N.-B., le 3e jour de janvier 1895.

J. S. MALONEY, *J.P.*

ANNEXE N° 55.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

SHÉDIAC, 4 février 1895.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les seuls accidents qui ont nécessité les services du gardien de port pendant l'année 1894 sont arrivés aux barques *Liberta* et *Hanna*, toutes deux de Norvège. La première avait été légèrement avariée par la glace en arrivant dans le golfe au commencement du printemps. La dernière s'est échouée et est demeurée échouée plusieurs heures en quittant le port. Ni l'une ni l'autre n'avaient subi de dommages graves, et les capitaines n'ont demandé l'inspection que par mesure de précaution et pour s'épargner des ennuis dans la traversée. Les droits dans chaque cas ont été de $18 et les paiements aux aides de $10; les droits nets sont de $16.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
CHARLES HARPER,
Gardien de port.

ANNEXE N° 56.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
ILE DU PRINCE-EDOUARD, 31 décembre 1894.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport des opérations du bureau pendant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. P. WELSH,
Gardien de port.

RECETTES et dépenses du bureau du gardien de port, Ile du Prince-Edouard, pendant l'année terminée le 31 décembre 1894.

Date.	Recettes.	Somme.	Date.	Recettes.	Somme.
1894.		$ c.	1894.		$ c.
31 déc..	Droits perçus sur bâtiments chargés de grain............	139 00	31 déc..	Dépenses de bureau.........	21 50
	Inspection d'écoutilles....	3 00		Commission aux aides....	70 00
	Marchandises avariées...	38 00			
	Autres inspections.......	68 00		Solde............	156 50
		$ 248 00			$ 248 00

Je certifie que l'état ci-dessus est exact.

H. P. WELSH,
Gardien de port.

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 31 décembre 8894.

ANNEXE No 57.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE BURRARD-INLET, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

Date.	——	Honoraires.
1894.		$ c.
2 janv.	Inspecté les écoutilles du navire anglais *Dunboyne* (capitaine Niel), que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état..................	5 00
11 "	Inspection supplémentaire. J'ai été appelé à inspecter une partie de la cargaison avariée du navire *Dunboyne*, Niel, capitaine, venant de Londres avec une cargaison générale, et à découvrir la cause du dommage. J'ai découvert que les barils d'huile avaient beaucoup coulé, ce que j'attribuai au peu de solidité du fond des colis, tous se trouvant plus ou moins déjetés ou brisés. Le navire avait été bien arrimé et fardé, et l'on avait pris le plus grand soin de n'avoir que la pression nécessaire pour assujettir convenablement la cargaison d'huile. Le bâtiment, je crois, n'est pas responsable de ces avaries, sauf d'un baril marqué C. P. C. K. 166, défoncé en le maniant. Je conseillerais aux consignataires de se faire expédier leur huile dans un si long voyage dans des caisses en forme de tambours, car par suite de la chaleur de la cale les barils sont exposés à couler et à se déjeter s'ils ne sont pas très forts........	5 00
18 "	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of Japan*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état..................................	10 00
9 février...	Inspecté les écoutilles du navire anglais *British General* (capitaine Tullock) venant de Java, et j'ai trouvé qu'elles étaient convenabl'nt couv. et en bon état.	5 00
14 " ..	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of China*, que j'ai trouvées en bon état et convenablement couvertes..	10 00
14 mars	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of India*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état..................................	10 00
21 "	Inspection supplémentaire. On m'a demandé d'inspecter une partie de la cargaison avariée du C.P. ss. C. steamer *Empress of India*, dans son voyage de Yokohama à ce port et de découvrir la cause des dommages. J'inclus une liste des marchandises endommagées par l'eau, un des joints du tuyau se raccordant au conduit principal ayant coulé, ce qui a été évidemment causé par la pression de la cargaison lors du violent roulis du bateau. La cargaison avait été bien fardée et recouverte de paillassons, et l'arrimage avait été fait avec le plus grand soin. Le navire n'est pas responsable, car le dommage a été causé par la tempête dans le voyage ; je conseillerais cependant que l'on déplace le réchauffeur quand il ne sert pas, car il est placé au centre du navire dans un endroit où à raison de la pesante cargaison qui l'entoure on ne peut le protéger, et qu'on est ainsi exposé à la répétition des mêmes avaries.	15 00
11 avril.....	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of Japan*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état..................................	10 00
3 mai	Inspecté les écoutilles du navire *Astoria*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état..................................	5 00
3 "	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of China*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état..................................	10 00
27 "	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of India*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état..................................	10 00
13 juin.....	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of Japan*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état..................................	10 00
16 "	Inspection supplémentaire. On m'a demandé d'inspecter une quantité de riz avarié, contenu dans des sacs à bord du navire anglais *Arowa*, à son arrivée à Vancouver, et de découvrir la cause du dommage. Un certain nombre de barils d'huile avaient été arrimés sur le faux-pont d'arrière, ces barils étaient en mauvais état et coulaient, c'étaient de vieux barils refoncés et qui étaient impropres à cet usage. L'huile ayant coulé à travers le pont avait endommagé le riz placé dans la cale au-dessous. Ce pont est censé être à l'épreuve de l'eau. Les barils avaient été bien arrimés et fardés, et les expéditeurs sont, je crois, à blamer pour ce dommage, parce qu'ils n'avaient pas de barils ou caissons convenables pour empêcher cette fuite de l'huile, mettant par là en péril toute la cargaison dans le voisinage. Le navire n'est pas responsable, je crois, car la cale d'en bas était pleine avant de prendre l'huile........	15 00

RAPPORT du gardien de port de Burrard-Inlet, C.-B.—*Suite.*

Date.	——	Honoraires.
1894.		$ c.
3 juillet....	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of China*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état........	10 00
4 "	Inspecté les écoutilles du navire anglais *Ballachulish*, capitaine Goudy, venant de Java avec une cargaison de sucre. Je les ai trouvées convenablement couvertes et en bon état........	5 00
29 "	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of India*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état........	10 00
4 août.	Inspecté les écoutilles du navire anglais *Clan Robertson*, capitaine Lane, venant de Hiogo, Japon. Je les ai trouvées convenablement couvertes et en bon état.	5 00
20 "	Inspecté les écoutilles du navire anglais *Empress of Japan*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état........	10 00
5 sept.....	Inspecté les écoutilles du navire allemand *Henriette*, capitaine Seeman ; je les ai trouvées convenablement couvertes et en bon état	5 00
5 "	Inspection supplémentaire.—On m'a demandé d'inspecter la cargaison avariée du navire allemand *Henriette*, capitaine Seeman, venant de Yokohama, et de faire rapport. J'ai trouvé qu'une certaine quantité de caisses de thé avaient été tachées, étaient humides et moisies plus ou moins, par suite de l'humidité de la cale inférieure du navire. Le bâtiment avait été bien arrimé et fardé, ainsi que muni de paillassons en la manière ordinaire pour ces cargaisons ; il n'était pas responsable, je crois, du dommage, qui était inévitable avec des écoutilles fermées. Je conseillerais d'expédier aussitôt que possible à destination les caisses avariées, pour éviter tout autre dommage aux intéressés. J'annexe une liste complète des marchandises avariées, ainsi que les marques et numéros..	15 00
7 "	Inspecté les écoutillles du steamer *Empress of China*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état	10 00
3 octobre ..	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of India*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état........	10 00
3 " ..	Inspection supplémentaire.—Appelé à inspecter une partie de la cargaison du steamer *Empress of India*, venant de Kokohama, et à découvrir la cause du dommage. Un certain nombre de caisses de thé avaient été plus ou moins avariées par l'humidité dans la cale principale du navire en arrière de la galiote des écoutilles, ce qui indique qu'il doit y avoir une fuite près du coin des cabines sur le pont ; de même dans la cale inférieure près de l'endroit où l'on charge la houille, la condensation avait été considérable, ce qui avait mouillé et taché la cargaison, près de là. L'on avait pris tout le soin possible pour farder et matelasser la cargaison, et j'attribue la cause du dommage à la tempête. Comme les écoutilles étaient restées fermées, il y a eu vite condensation par suite de l'extrême chaleur qu'il faisait dans le navire, et le bâtiment n'est pas responsable de l'avarie, je crois. Je conseillerais que l'on expédie aussitôt que possible à destination la cargaison avariée, afin d'éviter toute autre perte aux intéressés.	15 00
5 " ..	Inspecté les écoutilles du navire anglais *Eaton Hall*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état........	5 00
5 " ..	Inspection supplémentaire.—On m'a demandé d'inspecter une partie de la cargaison avariée du navire anglais *Eaton Hall*, et de faire rapport. La cargaison avait été bien arrimée et fardée, et la cause du dommage, je crois, est due au défaut de colis convenables pour transporter l'huile dans les tropiques pendant un voyage aussi long. En effet, la chaleur de la cale fait sécher les barils et les fait couler. Toute l'huile expédiée à ce port dans des barils est arrivée dans le même état. Je considère que le navire n'est pas responsable du dommage, et je conseillerais aux expéditeurs d'huile d'employer des caisses en forme de tambour (en fer) au lieu de barils, pour éviter la perte	15 00
24 " ..	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of Japan*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état	10 00
24 " ..	Inspection supplémentaire.—On m'a demandé d'inspecter une partie de la cargaison avariée du steamer *Empress of Japan* dans son voyage de Chine et du Japon, et de faire rapport à ce sujet. Un certain nombre de ballots de soies écrues, dans le compartiment des soies en arrière, avaient été plus ou moins endommagés par l'humidité. Les ponts ne coulaient pas apparemment, mais il se peut qu'ils aient coulé dans la traversée, car le navire a essuyé de fortes tempêtes. Une certaine quantité de boîtes de thé étaient humides et tachées en arrière entre les ponts du côté de bâbord, ce qui indique que dans le violent roulis il s'est fait de l'espace entre les boîtes, ce qui a permis à l'humidité d'y pénétrer et d'avarier la cargaison dans le voisinage. Le bâtiment était bien arrimé, fardé et matelassé, et il n'est pas responsable du dommage, je crois, car ce dommage a été causé par la tempête. Je conseillerais d'expédier aussitôt que possible à destination toute la cargaison, pour éviter d'autres pertes aux intéressés........	15 00
21 nov	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of China*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état........	10 00

RAPPORT du gardien de port de Burrard-Inlet, C.-B.—*Fin.*

Date.	——	Honoraires.
1894.		$ c.
21 nov......	Inspection supplémentaire.—On m'a demandé d'inspecter une partie de la cargaison avariée du steamer *Empress of China*, dans son dix-septième voyage de Yokohama et de Hong-Kong, et de faire rapport à ce sujet. Une certaine quantité de marchandises avaient été plus ou moins mouillées et tachées par l'eau salée à l'arrière du côté de bâbord, ce qui indiquait que la tension de ce côté avait été trop forte, les colis ayant été jetés sur le bord et avariant la cargaison dans le voisinage. L'eau s'était frayé un chemin par un boulon desserré du pont jusqu'à la cargaison au-dessous. Dans la cale principale l'eau avait coulé autour du manche à charbon, ce qui avait été causé sans doute par l'effort que le navire avait subi. C'était cependant difficile de dire où l'eau était entrée, car elle avait pénétré entre les ponts en bois et en fer, et s'était frayé un chemin au-dessous autour du manche et avait endommagé la cargaison de la cale inférieure. Je recommande que l'on exhausse le pont autour de ce manche à charbon, qu'on entoure le manche d'un collier en fer avec châssis boulonné au pont en fer et dépassant le pont en bois pour servir comme une roue d'arrêt et protéger à l'avenir la cargaison de cette partie de la cale. Le bâtiment avait été bien arrimé, fardé et matelassé, et je crois qu'il n'est pas responsable du dommage. Je conseille d'expédier à destination la cargaison avariée, pour éviter toute autre perte aux intéressés........	15 00
21 déc......	Inspecté les écoutilles du steamer *Empress of India*, que j'ai trouvées convenablement couvertes et en bon état	10 00
22 "	Inspection supplémentaire.—Appelé à inspecter une partie de la cargaison avariée du steamer *Empress of India* et à découvrir la cause du dommage. Un certain nombre de ballots de soie dans le compartiment des soieries étaient plus ou moins mouillés et tachés en partie par la transpiration, mais le pont avait été évidemment forcé et la quantité d'eau accumulée s'était frayé un chemin jusqu'au pont de timonerie, puis de là à la cale d'en bas, endommageant la cargaison de riz, thé et autres marchandises. Il était difficile cependant de dire par où l'eau avait pénétré, car elle avait coulé entre les ponts en bois et en fer pour arriver dans le compartiment des soieries. Je recommande que l'on examine soigneusement autour des tuyaux du lavoir à l'arrière, ainsi que le coussin du treuil du côté de tribord, car le fonctionnement du treuil aurait pu desserrer l'un des boulons. Le sabord de tribord dans la cale principale avait aussi fait eau légèrement, ce qui avait avarié quelques ballots, cela avait été causé par le violent roulis et la tension du navire pendant la traversée. Le navire avait été bien arrimé, fardé et matelassé, et j'attribue entièrement les avaries au mauvais temps du voyage ; je ne crois pas qu'il soit responsable, car l'on avait pris tout le soin possible pour protéger le cargaison et la délivrer en bon état. Je conseille d'expédier aussitôt que possibe à destination la cargaison avariée, afin d'éviter toute autre perte aux intéressés. Annexée à ce certificat se trouve la liste complète de la cargaison avariée........	15 00
		310 00

Déclaré par serment devant moi ce 6e jour de janvier 1895.

J. SCHOFIELD, *J. P.*

M. W. THAIN,
Gardien de port.

ANNEXE N° 58.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE VICTORIA, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

VICTORIA, C.-B., 2 janvier 1895.

Au sous-ministre de la marine et les pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le rapport de gardien des ports de Victoria et Esquimalt pour l'année 1894.

A l'exception du dernier item le rapport est compilé d'après les données du feu le capitaine W. R. Clarke, et celles fournies par M. Frank Yorke, qui a rempli les fonctions de gardien de port pendant environ deux mois.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHAS. E. CLARKE,
Gardien de port.

COMPTE du gardien de port pour l'année terminée le 31 décembre 1894.

Classe de bâtiment.	Nom.	Service.	Somme.
			$ c.
Barque	Archer	Inspection d'écoutilles	5 00
"	Thermopylæ	" "	5 00
"	Archer	" de la cargaison	5 00
"	"	" "	5 00
Navire	Gutenberg	" d'écoutilles	5 00
"	"	" de la cargaison	5 00
Navire à vapeur	Tacoma	" d'écoutilles	5 00
Navire	Astoria	" "	5 00
"	"	" de la cargaison	5 00
"	"	" "	5 00
Barque	Ainsdale	" d'écoutilles	5 00
Navire à vapeur	Mogul	" "	5 00
" "	Victoria	" "	5 00
Navire	Benmore	" "	5 00
"	"	" de la cargaison	5 00
"	Borrowdale	" d'écoutilles	5 00
"	"	" de la cargaison	5 00
Navire à vapeur	Tacoma	" d'écoutilles	5 00
" "	Sikh	" "	5 00
Navire	Eaton Hall	" "	5 00
Navire à vapeur	Victoria	" "	5 00
Navire	Eaton Hall	" de la cargaison	5 00
Navire à vapeur	Tacoma	" d'écoutilles	5 00
Barque	Ladstock	" "	5 00
"	Thermopylæ	" "	5 00
			125 00

ANNEXE No 59.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE NANAIMO, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1894.

NANAÏMO, C.-B., 25 juin 1895.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je n'ai pas de rapport à faire, car il ne se fait pas d'importations directes à ce port, et je n'ai pas eu encore l'occasion d'exercer mes fonctions de gardien. Aussitôt qu'il me sera donné d'agir en cette qualité, j'en ferai rapport au département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. QUENNELL,
Gardien de port.

ANNEXE N° 60.

Liste des certificats de compétence accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant sur mer pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1893.					$ c.
3036	13 juillet..	James E. Blackadder....	Capitaine	Wolfville, N.-E.........	Halifax.......	10 00
3037	13 " ..	William Caddell..........	"	Maitland, N.-E.........	"	10 00
3038	13 " ..	Robert H. McLeod.......	"	Liverpool, N.-E.........	"	.....
3039	13 " ..	Charles A. Hunter	"	Mount-Denson, N.-E....	"	.....
3040	17 " ..	George McKinlay........	Second........	Liverpool, Angleterre...	Saint-Jean....	5 00
3041	17 " ..	Frederick W. Robbins....	"	Yarmouth, N.-E	Yarmouth....	......
3042	17 " ..	Judson W. Robbins	Capitaine	"	"	10 00
3043	18 août...	Samuel A. Parker........	"	Walton, N.-E.	Halifax.......	10 00
3044	18 " ..	Millidge Mailman........	"	Bridgewater, N.-E......	"	10 00
3045	18 " ..	Jacob H. Cummings......	"	Londonderry, N.-E.....	"	10 00
3046	18 " ..	Wellesley Davison.......	"	Hantsport, N.-E........	"	10 00
3047	11 sept. ..	John Thompson.........	Second...... ..	St-Jean, N.-B...........	Saint-Jean....	......
3048	11 " ..	Harry T. Boyd...........	Capitaine.....	"	"	10 00
3049	11 " ..	Lemuel E. Cann	Second........	Yarmouth, N.-E.........	"	5 00
3050	13 " ..	Stanley Morrell..........	"	"	Halifax.......	5 00
3051	30 " ..	Alton H. Rafuse.........	"	Bridgewater, N.-E......	Saint-Jean....	5 00
3052	30 " ..	Charles LeB. Carter......	"	Hopewell-Cape, N.-B...	"	5 00
3053	30 " ..	Abram J. Brown.........	Capitaine	St-Jean, N.-B....	"	10 00
3054	12 octobre.	George McLeod..........	Second........	Brookyln, N.-E..........	Halifax.......	5 00
3055	12 " ..	George H. Hayward......	"	Burlington, N.-E.......	"	5 00
3056	12 " ..	George L. Fraser..... ...	Capitaine	Hantsport, N.-E........	"	10 00
3057	12 " ..	John Cunningham........	Second........	"	" ...	5 00
3058	26 " ..	John Hillgrove...........	"	Parsboro, N.-E.........	"	5 00
3059	26 " ..	William A. Morehouse....	Capitaine	Sandy-Cove............	Saint-Jean....	10 00
3060	7 nov.....	Henry C. Ellis...........	"	Maitland, N.-E.........	Halifax.	......
3061	2 déc....	Lewis C. Crowe..........	"	Noel, N.-E..............	Saint-Jean....	10 00
3062	2 " ..	John Angus McDonald...	Second........	Belfast, I.P.-E..........	"	5 00
3063	2 " ..	Cutler Snow.............	Capitaine.....	Sandy-Cove, N.-E.......	"	10 00
3064	21 " ..	Harry Smith.	Second........	Walton, N.-E...... ..	"	......
3065	21 " ..	Thomas E. Thurmott.....	"	St-Jean, N.-B.....	"	5 00
	1894.					
3066	13 janvier.	Edward Kennedy........	Second........	Main-à-Dieu, N.-E......	Halifax.......	5 00
3067	19 " ..	Otto Bucholz.............	"	Victoria, C.-B..........	Victoria......	5 00
3068	1 février	William C. Landers......	Capitaine	Hartford, N.-E.........	Yarmouth	......
3069	14 " ..	Edmond Corriveau.......	Second.... . .	St-Paul, Qué	Québec.......	5 00
3070	14 " ..	Isaac Fontaine..........	2ème second..	St-Roch, Qué.	"	5 00
3071	14 " ..	John Samuel Kyffin	Capitaine	St-Jean, N.B	Saint-Jean. ..	10 00
3072	19 " ..	George Rupert Marsters..	"	Summerville, N.-E......	Halifax.......	10 00
3073	19 . ..	Charles A. Watt.........	Second........	Halifax, N.-E...........	"	5 00
3074	20 " ..	Nicholas Mosher.........	Capitaine	Avondale, N.-E.........	"	5 00
3075	20 " ..	Avard Mader....	2ème second..	Baie-Mahone, N.-E	"	10 00
3076	20 " ..	Murray McDonald.......	Capitaine	Main-à-Dieu, N.-E......	"	10 00
3077	20 " ..	Edward R. Sterling	"	Halifax, N.-E...........	" ...	10 00
3078	20 . ..	Daniel G. McKenzie......	"	Pictou, N.-E.......... .	"	5 00
3079	20 " ..	Freeman Slawenwhite....	Second........	Mahone-Baie, N.-E......	"	10 00
3080	20 " ..	Edward H. Burgess....	Capitaine	Cheverie, N.-E..........	"	5 00
3081	27 " ..	William H. Whiteley.....	Second........	Victoria, C.-B..........	Victoria......	......
3082	12 mars...	Charles A. Watt.........	Capitaine	Halifax, N.-E...........	Halifax......	10 00
3083	16 " ..	Ivan A. Dernier..........	"	Dover, N.-B............	Saint-Jean....	5 00
3084	16 " ..	Wm. Hector McKenzie...	2ème second..	St-Jean, N.-B...........	"	......
3085	21 " ..	Edmond Larochelle, jeune.	Capitaine	St-Michel Qué...........	Québec... ...	5
3086	21 " ..	Charles Octave Clovet....	"	St-Michel, Qué..........	"	5
3087	21 " ..	Albert Boulanger.........	"	St-Thomas, Qué.........	"	10

LISTE des certificats de compétence accordés à des capitaines et seconds, etc.—*Fin.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1894.					$ c.
3088	17 avril...	Louis Fielders............	Capitaine	Hantsport, N.-E........	Halifax.......	10 00
3089	4 mai....	James Bowman........	Second.... ..	Halifax, N.-E...........	"	5 00
3090	26 " ..	Robert A. Goudey........	"	Yarmouth, N.-E........	Saint-Jean....	5 00
3091	26 " ..	Daniel H. Andrews,......	Capitaine	Arcadia, N.-E...........	Yarmouth....	10 00
3092	29 " ..	Joseph H. Blakeney......	Second... ...	Dartmouth, N.-E.......	Halifax......	5 00
3093	13 juin. ..	Samuel Barbrick..........	Capitaine	Maitland, N.-E	"	10 00
3094	13 " ..	Creighton L. Baxter.....	" ...	Windsor, N.-E..........	"	10 00

Liste des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds de navires naviguant dans l'intérieur ou sur les côtes pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1893.					$ c.
1217	4 juill.	Edward Grant	Second	Wiarton, Ont	Ste-Catherine	4 00
1218	11 〃	George W. Kenney	Capitaine	Chatham, Ont	〃	8 00
1219	11 〃	George W. Dean	〃	Fort-Érié, Ont	〃	8 00
1220	11 〃	Edward Martin	Second	Port-Albert, Ont	〃	4 00
1221	13 〃	Robert Harman	〃	Lindsay, Ont	Kingston	4 00
1222	13 〃	Josiah Ball	〃	Ceaserea, Ont	〃	4 00
1223	18 〃	John M. Fox	〃	Sarnia, Ont	Ste-Catherine	4 00
1224	19 〃	Elias Henry Card	Capitaine	Walton, N.-E	St-Jean, N.-B.	8 00
1225	10 août	Archie McInnes	Second	Tiverton, Ont	Ste-Catherine	4 00
1226	11 sept.	Simeon Benoit	〃	Valleyfield, Qué	Ottawa	4 00
1227	11 〃	William Boyce	Capitaine	Stewartville, Ont	〃	8 00
1228	11 〃	John Alonzo Smith	〃	Melocheville, Qué	〃	8 00
1229	12 〃	Frederick William Coates	Second	Portage-du-Rat, Ont	Port.-du-Rat	4 00
1230	12 〃	Francis McManus	〃	Gagetown, en haut, N.-B.	St-Jean	4 00
1231	12 〃	Chas. Henry Richard	Capitaine	Saint-Jean, N.-B	〃	8 00
1232	12 〃	Harry Willard McNally	〃	〃	〃	8 00
1233	12 〃	Ulysses Richmond	Second	Port-Arthur, Ont	Ste-Catherine	4 00
1234	14 〃	Stephen Taylor	Capitaine	Lakeport, Ont	〃	8 00
1235	14 〃	James Edward Mantle	Second	Saint-Jean, N.-B	St-Jean	4 00
1236	14 〃	Fred'k Scammel Kay	Capitaine	〃	〃	8 00
1237	16 〃	Wm. Julian	〃	Port-Dalhousie, Ont	Ste-Catherine	8 00
1238	16 〃	James B. Pool	〃	Sydney-Nord, N.-E	Sydney, C.-B	8 00
1239	22 〃	Chas. Laviolette	Second	Saint-Ours, Qué	Québec	4 00
1240	22 〃	David Lefave, jne	Capitaine	Ile du Jardin, Ont	Kingston	8 00
1241	30 〃	James Allen	Second	Chatham, N.-B	Chatham, N-B	4 00
1242	30 〃	Archibald Trackear	Capitaine	〃	〃	8 00
1243	30 〃	John Houston	〃	Douglastown, N.-B	〃	8 00
1244	30 〃	Thos. Haldor Patterson	〃	Chatham, N.-B	〃	8 00
1245	30 〃	Benjamin Forsythe	〃	Whitneyville, N.-B	〃	8 00
1246	2 oct.	Godfrois Maur	〃	Hawkesbury, Ont	Ottawa	8 00
1247	2 〃	John J. McKenzie	〃	Portage-du-Rat, Ont	Port.-du-Rat	8 00
1248	7 〃	James Ferguson	〃	Saint-Jean, N.-B	St-Jean	8 00
1249	10 〃	Raphael Renaud	〃	St-Louis de Gonzague, Q.	Ste-Catherine	8 00
1250	12 〃	John P. Clark	〃	Hampton, N.-B	St-Jean	8 00
1251	12 〃	Thos. Leander Martin	Second	Rivière-Herbert, N.-E	〃	4 00
1252	12 〃	John Wray	Capitaine	Burlington, Ont	Toronto	8 00
1253	14 〃	James Williams	〃	Vancouver, C.-B	Victoria	8 00
1254	17 〃	Joseph Paul	〃	Sorel, Qué	Québec	8 00
1255	20 〃	John Manning Newcomb	Second	Canning, N.-E	St-Jean	4 00
1256	26 〃	John J. Ivester	Capitaine	Cambridge, Mass	Halifax	8 00
1257	30 〃	Judson McLeod French	〃	Saint-Jean, N.-B	St-Jean	8 00
1258	31 〃	Ralph Parker Haslett	〃	〃	〃	8 00
1259	31 〃	John McCaffery	〃	〃	〃	8 00
1260	31 〃	Henry Lord	〃	〃	〃	8 00
1261	31 〃	Justice Mowry	〃	〃	〃	8 00
1262	2 nov.	Albert Hartly Hazlett	〃	Portland, N.-B	〃	8 00
1263	6 〃	Edmund A. Flewelling	〃	Hampton, N.-B	〃	8 00
1264	6 〃	Judson Ferris	〃	Lincoln, N.-B.	〃	8 00
1265	6 〃	Milton Belyea	〃	Saint-Jean, N.-B	〃	8 00
1266	6 〃	Alex. Gordon	〃	Sydney-Nord, N.-E.	Sydney, C.-B.	8 00
1267	7 〃	Percy B. Belyea	〃	Indiantown, N.-B.	St-Jean	8 00
1268	7 〃	Frederick S. Mabee	〃	Hampton, N.-B	〃	8 00
1269	8 〃	John Arnold Mowry	〃	Saint-Jean, N.-B.	〃	8 00
1270	8 〃	Narcisse Auclair	〃	Sorel, Qué.	Québec.	8 00
1271	11 〃	Charles E. Lerfry	Second	Hantsport, N.-E	Halifax.	4 09
1272	13 〃	Daniel McRae	Capitaine	Baddeck, N.-E.	Sydney	8 00
1273	14 〃	Edouard Boudet	〃	Lotbinière, Qué.	Québec	8 00
1274	14 〃	Alfred F. Johnson	〃	Ile au Cerf, N.-B.	St-Jean	8 00
1275	16 〃	William M. Tyson	〃	Wiarton, Ont	Ste-Catherine	8 00
1276	20 〃	Anthime Robillard	Second	Berthier, en haut, Qué	Québec.	4 00
1277	21 〃	Eleazar Nickerson	Capitaine	Passage Barrington, N.-E	Halifax	8 00
1287	21 〃	Frank D. Stevens	〃	Saint-Jean, N.-B	St Jean	8 00

Liste des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen a été fait.	Honoraires.
	1893.					$ c.
1279	24 nov..	Frederick J. Rudderham..	Capitaine....	Sydney-Nord, N.-E.....	Sydney.......	8 00
1280	27 ″ ..	William Heater..........	Second.......	Victoria, C.-A..........	Victoria......	4 00
1281	27 ″ ..	Andrew Nelson..........	Capitaine....	″	″	8 00
1282	4 déc..	Prudent Parent..........	Second.......	Lévis, Qué.	Québec......	4 00
1283	4 ″ ..	William V. Reynolds.....	″	Lakefield, Ont.........	Kingston.....	4 00
1284	4 ″ ..	Eugène Gouin..	Capitaine....	Sorel, Qué	Québec......	4 00
1285	7 ″ ..	Thomas S. Guns.........	″	Victoria, C.-A..........	Victoria......	8 00
1286	7 ″ ..	Ralph Lee...............	″	Bracebridge, Ont........	Toronto......	8 00
1287	7 ″ ..	Avard Hall..............	″	Annapolis, N.-E........	Saint-Jean....	8 00
1288	13 ″ ..	Charles I. Harris.........	″	Victoria, C.-A.........	Victoria......	8 00
1289	21 ″ ..	Harry Smith.	″	Walton, N.-E	Saint-Jean....	8 00
1290	22 ″ ..	John M. Newcomb.....	Second........	Nanaïmo, C.-A.........	Victoria......	4 00
1291	22 ″ ..	Ernest A. Powys.........	″	Vancouver, C.-A.	″	4 00
1292	22 ″ ..	Stephen Saxby..........	Capitaine....	Hamilton, Ont	Ste-Catherine.	8 00
1293	22 ″ ..	Alexander McGregor.....	″	Tiverton, Ont..........	″	8 00
1294	26 ″ ..	Stewart T. Salter........	″	Parrsboro', N.-E.	Saint-Jean....	8 00
1295	30 ″ ..	Wm. Alfred Burrett......	Second......	North-Bay, Ont.........	Kingston.....	4 00
	1894.					
1296	3 janv..	Wm. Henry Dwyer......	″	Thurso, Qué.	Ottawa.......	4 00
1297	3 ″ ..	Thomas James Clark.....	Capitaine....	Toronto, Ont...........	Ste-Catherine.	8 00
1298	8 ″ ..	Lock Hersey............	″	Yarmouth, N.-E........	Yarmouth....	8 00
1299	11 ″ ..	John V. Morrill	″	Sarnia, Ont............	Ste-Catherine.	8 00
1300	17 ″ ..	Thomas Hagen..........	″	Windsor, Ont...........	″	8 00
1301	19 ″ ..	Dougald Macintyre......	Second....	Collingwood, Ont.......	″	4 00
1302	29 ″ ..	Milton Ward............	Capitaine....	Rockport, N.-E.	Saint-Jean....	8 00
1303	29 ″ ..	William Owen..........	″	Victoria, C.-A..........	Victoria......	8 00
1304	29 ″ ..	Alvin Simms...........	″	Yarmouth, N.-E........	Saint-Jean....	8 00
1305	29 ″ ..	Patrick Joseph McMurray	″	Milford, N.-B..........	″	8 00
1306	30 ″ ..	Richard Mather........	Second........	Victoria, C.-A.........	Victoria......	4 00
1307	1er fév..	Carrie LeBlanc.	Capitaine....	Crique Belliveau, N.-E..	Yarmouth....	8 00
1308	3 ″ ..	John Black............	″	Kingston, Ont..........	Kingston.....	8 00
1309	6 ″ ..	George W. Maitland.....	″	Brighton, Ont..........	″	8 00
1310	6 ″ ..	William A. Miller........	″	Tignish, I. P.-E........	Saint-Jean...	8 00
1311	6 ″ ..	Ernest Leb. Robertson...	″	Saint-Jean, N.-B........	″	8 00
1312	6 ″ ..	Elzear Betè.............	″	Saint-Michel, Qué	Québec......	8 00
1313	6 ″ ..	Aristide Mondor.......	″	Lanoraie, Qué.	″	8 00
1314	9 ″ ..	John LeB. Makinney.....	″	Greenwick, N.-B........	Saint-Jean...	8 00
1315	15 ″ ..	Thomas Churchill........	Second........	Bronte, Ont	Toronto......	4 00
1316	15 ″ ..	Ephraim E. Rafuse......	Capitaine....	Liverpool, N.-E........	Lunenburg...	8 00
1317	15 ″ ..	Valentine Cook..........	″	Saint-Jean, N.-B........	Saint-Jean...	8 00
1318	15 ″ ..	Omer Fortier...........	″	Saint-Louis, Qué..	Québec.. ...	8 00
1319	15 ″ ..	Wm. John Dalton.......	″	Farville, N.-B..........	Saint-Jean...	8 00
1320	15 ″ ..	Cléophas Vézina.........	″	Saint-Michel, Qué.....	Québec......	8 00
1321	16 ″ ..	Frank Burton Richardson	″	Crique Lord, N.-B......	Saint-Jean...	8 00
1322	19 ″ ..	Albert David Williams...	″	Toronto, Ont...........	Ste-Catherine.	8 00
1323	19 ″ ..	James Warren Gidley....	″	Penetanguishene, Ont...	″	8 00
1324	20 ″ ..	William Oliver.........	″	Victoria, C.-A.........	Victoria......	8 00
1325	21 ″ ..	Guy Chaffey Pendleton...	″	Ile au Cerf, N.-B.......	Saint-Jean...	8 00
1326	21 ″ ..	Wm. Bell Barton........	″	Saint-Jean, N.-B........	″	8 00
1327	21 ″ ..	Geo. Henry Kierstead....	″	Alma, N.-B............	″	8 00
1328	27 ″ ..	Isaac Fontaine..........	Second.....	Saint-Roch, Qué........	Québec.....	4 00
1329	28 ″ ..	Patrick Walsh..........	″	Hamilton, Ont..........	Ste-Catherine.	4 00
1330	28 ″ ..	William Brush..........	Capitaine....	Yarmouth, N.-E.........	Yarmouth....	8 00
1331	28 ″ ..	Mark Knowlton.........	″	Advocate-Harbour, N.-E.	Saint-Jean....	8 00
1332	28 ″ ..	Emilien Masson.........	″	Saint-Thomas, Qué......	Québec...	8 00
1333	28 ″ ..	Wm. Wallace Graham....	″	Parrsborough, N.-E.....	Saint-Jean...	8 00
1334	1er mars.	Edward H. O'Neill.......	″	Port-Colborne, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
1335	2 ″ ..	Albert Bouchard.........	″	Saint-Roch, Qué........	Québec.......	8 00
1336	2 ″ ..	Lyman James Robbins...	Second........	Yarmouth, N.-E........	Saint-Jean...	4 00
1337	6 ″ ..	Edward M. Durant......	Capitaine....	Parrsborough, N.-E....	″	8 00
1338	6 ″ ..	John Kerney............	″	″ ″	″	8 00
1339	6 ″ ..	Edgar Nelson Card......	″	Burlington, N.-E.	″	8 00
1340	10 ″ ..	John Alonzo Smith......	Second........	Melocheville, Qué.......	Kingston.....	4 00

LISTE des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds, etc.—*Suite*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1894.					$ c.
1341	10 mars...	Alfred Mailhiot..........	Capitaine	Sorel, Qué..............	Québec.......	8 00
1342	12 " ..	James Wm. Troup.......	"	Nelson, C.-B...	Victoria......	8 00
1343	12 " ..	Joseph Sharon...........	"	Windsor, Ont...........	Ste-Catherine.	8 00
1344	12 " ..	John O. Williams........	"	Victoria, C.-B.........	Victoria......	8 00
1345	13 " ..	Jean-Baptiste Masson....	"	St-Thomas, Qué........	Québec.......	8 00
1346	13 " ..	Jean Fortier............	"	Sauven, Qué	"	8 00
1347	13 " ..	James Crawford..........	"	Ile Wolf, Ont..	Kingston	8 00
1348	13 " ..	Henry A. Smith..........	Second..	Owen-Sound, Ont........	Ste-Catherine.	4 00
1349	13 " ..	Henry Watters	Capitaine	St-Jean, N.-B...........	St-Jean.......	8 00
1350	13 " ..	George Lester Ward......	"	" "	"	8 00
1351	14 " ..	Richard Belcraft.........	"	Penetanguishene, Ont...	Toronto ...	8 00
1352	14 " ..	John McIntyre	"	Presqu'île, Ont.........	Ste-Catherine.	8 00
1353	14 " ..	John Richard Beard......	"	Merritton, Ont..........	" "	8 00
1354	15 " ..	Edmund Hefler..........	"	Halifax, N.-E...........	Halifax	8 00
1355	19 " ..	Charles Alex. Pace.......	"	St-Jean, N.-B...........	Frédéricton ..	8 00
1356	19 " ..	Charles J. Clark..........	" ...	Collingwood, Ont.......	Ste-Catherine.	8 00
1357	20 " ..	Walter Elmer Masson....	"	Parrsborough, N.-E.....	St-Jean.......	8 00
1358	20 " ..	Herbert Riley Nicholas...	"	" "	"	8 00
1359	20 " ..	Eber Brinton............	"	Port-Lorne, N.-E.......	"	8 00
1360	21 " ..	John Henry Longmire...	"	Annapolis, N.-E........	"	8 00
1361	22 " ..	Eugène Fortin	Second.......	St-Valier, Qué..	Québec..... ..	4 00
1362	22 " ..	George Allen Symes......	Capitaine	Sarnia, Ont	Ste-Catherine.	8 00
1363	24 " ..	Archille Bernier	"	St-Joseph de Lévis, Qué.	Québec........	8 00
1364	24 " ..	Alphonse Lépine	"	Pointe-Clair, Qué.......	"	8 00
1365	24 " ..	Charles W. Starkey	"	St-Jean, N.-B..........	St-Jean.......	8 00
1366	27 " ..	James Thos. Jackson.....	Second.......	Hamilton, Ont..........	Ste-Catherine.	4 00
1367	27 " ..	Ralph Clark.............	"	Collingwood, Ont.......	" "	4 00
1368	29 " ..	Heman Kenney Hersey...	"	Yarmouth, N.-E........	St-Jean.......	4 00
1369	29 " ..	Garrett D. Belyea........	Capitaine	Wickham, N.-B...... ..	"	8 00
1370	29 " ..	John Peter Bullick.......	Second........	Chatham, N.-B.........	"	4 00
1371	29 " ..	Joseph Granville.........	Capitaine	Southampton, Ont......	Ste-Catherine.	8 00
1372	29 " ..	Eldridge Fulton	"	New-Westminster, C.-B.	Victoria......	8 00
1373	29 " ..	Charles Barnes...........	Second.......	Victoria, C.-B.	"	4 00
1374	30 " ..	Alexander McLellan......	"	Southampton, Ont......	Ste-Catherine.	4 00
1375	30 " ..	Thomas Wesley Spragg...	Capitaine.....	Springfield, N.-B........	" "	8 00
1376	30 " ..	David Cox...............	"	Indiantown, N.-B.......	St-Jean.......	0 00
1377	2 avril...	Edmund Larochelle.....	"	St-Michel, Qué..........	Québec..	8 00
1378	4 " ..	George Louis Lamothe...	"	Mattawa, Ont....... .	Kingston......	8 00
1379	5 " ..	Harry Eagles...........	"	Chatham, N.-B.........	St-Jean.......	8 00
1380	6 " ..	Duncan McDougall	"	Port-Colborne, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
1381	11 " ..	George Stalker...........	"	Collingwood, Ont.......	" "	8 00
1382	11 " ..	James Archibald Johnston	Second..... ..	Pointe-Young, Ont.......	Kingston......	4 00
1383	5 juin....	Norbert Heyneman	Capitaine	Lanoraie, Qué.....	Québec........	8 00
1384	18 " ..	James Ganley............	"	Collingwood, Ont.......	Ste-Catherine.	8 00
1385	13 " ..	Thos. Henry Bergeron....	"	Dobell-Cove, Qué........	Québec........	8 00
1386	13 " ..	Gabriel Picard.......... .	"	St-Roch, Qué...........	"	8 00
1387	13 " ..	Cornelius Dacey	Second........	Ste-Catherine, Ont	Ste-Catherine.	4 00
1388	16 " ..	Wm. Malcolm	"	Toronto, Ont...........	" "	4 00
1389	16 " ..	William Hendery	Capitaine	Windsor, Ont...........	" "	8 00
1390	16 " ..	William Waggoner........	Second........	Chatham, Ont....	" "	4 00
1391	16 " ..	Charles Octave Claret....	Capitaine	St-Michel, Qué..........	Québec........	8 00
1392	17 " ..	Fredk. M. Belyea........	Second.... ...	Wickham, N.-B........	St-Jean.......	4 00
1393	17 " ..	Hugh McIntyre...........	Capitaine	Toronto, Ont	Ste-Catherine.	8 00
1394	18 " ..	Charles E. Coones........	"	Port-Dalhousie, Ont.....	" "	8 00
1395	20 " ..	Fredk. Smith............	Second........	Hamilton, Ont	" "	4 00
1396	20 " ..	François Fortin..........	Capitaine	Lévis, Qué.......	Québec... ...	8 00
1397	23 " ..	Alexander Macaulay......	Second........	Southampton, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
1398	24 " ..	Ralph N. Hogan	Capitaine	Young-Cove, N.-E.......	St-Jean, N.-B.	8 00
1399	26 " ..	Andrew E. Hicks.........	Second........	Milford, Ont...........	Kingston, Ont	4 00
1400	26 " ..	Johann Sequrdur	Capitaine ...	Selkirk, Man	Winnipeg.....	8 00
1401	27 " ..	Frank W. Kingston......	"	Port-Colborne, Ont......	Ste-Catherine.	8 00
1402	1er juillet.	Joseph Bebault...........	"	Sorel, Qué..............	Québec........	8 00
1403	1er " ..	Hiram Thos. Giggey	Second........	Millidgeville, N.-B.....	St-Jean.......	4 00
1404	4 " ..	Saml. Savageau..........	Capitaine	Montréal, Qué.........	Québec.......	8 00

LISTE des certificats de capacité accordés à des capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1894.					$ c.
1405	4 mai....	Stephen Paul..............	Capitaine	Sorel, Qué..............	Québec........	8 00
1406	4 " ..	Chas. J. Smith..........	"	Toronto, Ont............	Ste-Catherine.	8 00
1407	8 " ..	Henry McSherry..........	Second........	"	" "	4 00
1408	9 " ..	Albert J. Gould..	Capitaine	Lachine, Qué............	Kingston	8 00
1409	10 " ..	Patrick John Holden.....	"	Québec....	Québec........	8 00
1410	10 " ..	Esdras Bernier............	"	Lotbinière, Qué..........	"	8 00
1411	14 " ..	Robert William White....	"	Millidgeville, N.-B	St-Jean.	8 00
1412	14 " ..	Francis W. Bridges........	"	Portage-du-Rat, Ont....	Winnipeg.....	8 00
1413	15 " ..	Alphonse Monarque.......	"	Sorel, Qué...............	Ottawa........	8 00
1414	15 " ..	Opiade Dubois.............	"	Mattawa, Ont.......	Kingston.	8 00
1415	15 " ..	Samuel Norris............	"	Kéwatin, Ont............	Winnipeg.....	8 00
1416	16 " ..	Honoré Larose	"	St-Thomas, Qué..........	Québec........	8 00
1417	23 " ..	Harry Freak Bishop......	"	Victoria, C.-B....	Victoria	8 00
1418	23 " ..	Théodule Proulx.	"	St-Rédempteur, Qué.....	Québec........	8 00
1419	23 " ..	John Guy Adams....	"	Baie-du-Chêne, Qué. ...	"	8 00
1420	23 " ..	Sylvanus Richards.........	"	Arnprior, Ont	Ottawa........	8 00
1421	23 " ..	James Chas. Merchant. ..	"	Pembroke, Ont...........	"	8 00
1422	23 " ..	Adolph Richard...........	"	Contrecœur, Qué.	Québec........	8 00
1423	28 " ..	Isaac Smith, jeune........	"	Quyon, Qué..............	Ottawa........	8 00
1424	28 " ..	Emile Bourman	"	Arnprior, Ont.........	"	8 00
1425	30 " ..	John L. McDonald......	"	Campbelltown, N.-B	Québec........	8 00
1426	1er juin...	Joseph A. Irvin...........	"	Tidnish, N.-E...........	Halifax.......	8 00
1427	1er " ..	William Roberts.	"	Canso, N.-E............	"	8 00
1428	5 " ..	Peter Christianson........	"	Selkirk-Ouest, Man.	Winnipeg.....	8 00
1429	5 " ..	William Bartley..........	"	Fort-Francis.............	"	8 00
1430	5 " ..	John Dalsted.............	"	Selkirk-Ouest.	"	8 00
1431	5 " ..	Arthur Derry.....	"	Etats-Unis..............	"	8 00
1432	5 " ..	Louis Lalois..............	"	Portage-du-Rat, Ont....	"	8 00
1433	5 " ..	Hiram F. Kendall........	"	" "	"	8 00
1434	5 " ..	Archilles Jolin...........	"	St-Illigno, Qué.......	"	8 00
1435	5 " ..	John S. Whiting.........	"	Portage-du-Rat, Ont....	"	8 00
1436	6 " ..	Richard S. Fisher........	"	Selkirk-Ouest Man.....	"	8 00
1437	6 " ..	Arthur E. Johnson.......	"	"	"	8 00
1438	6 " ..	Frederick Mongrain.......	"	Portage-du-Rat Ont ...	"	8 00
1439	6 " ..	John Bell.................	"	Selkirk, Man............	"	8 00
1440	6 " ..	Roderick McRitchie......	"	Portage-du-Rat, Ont....	"	8 00
1441	6 " ..	David Bridges	"	Selkirk-Ouest, Man	"	8 00
1442	11 " ..	Archelaus P. Belyea......	Second......	St-Jean, N.-B.....	St-Jean.......	4 00
1443	11 " ..	Wm. Benj. McKendry....	Capitaine	Arnprior, Ont............	Ottawa........	8 00
1444	13 " ..	George L. Berry..........	Second.......	Advocate-Harbour, N.-E.	St-Jean.......	4 00
1445	13 " ..	Wm. Julian...............	Capitaine	Port-Dalhousie, Ont.....	Ste-Catherine.	8 00
1446	14 " ..	George T. Dunn..........	"	Owen-Sound, Ont........	" "	
1447	15 " ..	John Andrew Mayers....	Second........	Tangier, N.-E...........	" "	4 00
1448	15 " ..	David Kemaghan	"	Lakeport, Ont.	" "	4 00
1449	15 " ..	Thomas Stewart..........	Capitaine	Arnprior, Ont............	Ottawa.......	8 00
1450	15. " ..	Napoléon Mercier	"	Montmorency, Qué ..	Québec......	8 00
1451	18 " ..	Edward Glavin...........	"	Yarmouth, N. S.........	St-Jean.......	8 00
1452	21 " ..	Philippe Croteau.........	"	Ste-Emilie, Qué.........	Québec.......	8 00
1453	22 " ..	Maurice Sage....	Second.......	Station Mackey, Ont....	Ottawa.......	4 00
1454	22 " ..	John Stevens.............	Capitaine	Gimli, Man.............	Winnipeg.....	8 00
1455	22 " ..	Albert E. Isherwood.	"	Portage-du-Rat. Ont....	"	8 00
1456	22 " ..	Thos. E. Pollock.........	"	Selkirk-Ouest, Man......	"	8 00
1457	25 " ..	Robert Calder............	"	Fort-Francis...........	"	8 00
1458	25 " ..	Alfred M. Wright........	"	Collingwood, Ont	Ste-Catherine.	8 00
1459	25 " ..	Douglas LeBrun..........	"	Portage-du-Rat, Ont....	Winnipeg.....	8 00
1460	25 " ..	Geo. W. Sutherland	"	Welland, Ont...........	Ste-Catherine.	8 00
1461	27 " ..	Chas Eveleigh...........	"	Port-Carling, Ont.......	" "	8 00
1462	27 " ..	Thomas Madrass.........	"	Annapolis, N.-E........	St-Jean.......	8 00
1463	27 " ..	Joseph Tranchmontagne..	"	Collins-Inlet...........	Ste-Catherine.	8 00
1464	27 " ..	George D. Stinson........	"	Fort-Francis.......... ..	Winnipeg.....	8 00
1465	27 " ..	Anthony J. Anderson	"	Selkirk-Ouest, Man......	"	8 00
1466	27 " ..	William L. Murphy......	Second........	Pembroke, Ont..........	Kingston.	4 00
1467	30 " ..	William H. Quinn........	Capitaine	Pointe-Hunter, Ont.	Ottawa.......	8 00

Inspection des bateaux à vapeur.

Liste des certificats de service accordés à des capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotage, pendant l'année terminée le 30 juin 1894.

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1893.					$ c.
3058	5 juill..	Nelson W. Allen	Capitaine	Bayfield, N.-B.	Pictou	4 00
3059	18 "	William W. Turnbull	Second	South-Bay, Ont.	Kingston	2 00
3060	18 "	William Burke	Capitaine	Lindsay, Ont.	"	4 00
3061	24 "	Alexander Melancon	"	Port-Gilbert, N.E.	Pictou	4 00
3062	25 "	Embry Paul	Second	Parrsboro', N.-E.	Parrsboro'	2 00
3063	25 "	Joseph Cloutier	Capitaine	Penetanguishene, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
3064	27 "	Arthur Lockhart	Second	Port-Greville, N.-E.	Parrsboro'	2 00
3065	7 août..	Neil McKay	"	Port-Arthur, Ont.	Ste-Catherine.	2 00
3066	12 sept..	Thomas Fegan	"	Picton, Ont.	Kingston	2 00
3067	14 "	Joseph Norbert Godin	Capitaine	Portage-du-Rat, Ont.	Toronto	4 00
3068	22 "	William B. Heighton	"	Rivière Jean, N.-E.	Pictou	4 00
3069	22 "	Edward Charles	Second	Kingston, Ont.	Kingston	2 00
3070	27 "	John T. Martell	Capitaine	Main-à-Dieu, N.-E.	Main-à-Dieu	4 00
3071	27 "	John George Dawson	"	Pictou, N.-E.	Pictou	4 00
3072	30 "	Lawrence McDonald	"	Newcastle, N.-B.	Chatham	4 00
3073	30 "	Matthew Russell	"	"	"	4 00
3074	30 "	Ephraim Steele	"	Chatham, N.-B.	"	4 00
3075	30 "	Alexander McLean	"	Black-Brook, N.-B.	"	4 00
3076	30 "	Timothy W. Crocker	"	Newcastle, N.-B.	"	4 00
3077	30 "	Thomas Haviland	"	Chatham, N.-B.	"	4 00
3078	30 "	Alexander R. Goodfellow	"	"	"	4 00
3079	2 oct..	Ernest H. Haviland	"	"	"	4 00
3080	2 "	David Samuel Betts	"	Millerton, N.-B.	"	4 00
3081	2 "	Robert Parker Whitney	"	North-Esk, N.-B.	"	4 00
3082	2 "	Charles Call	"	Newcastle, N.-B.	"	4 00
3083	2 "	John Curry	"	Halifax, N.-E.	Halifax	4 00
3084	13 "	Edward Walsh	Second	Havre-Murray, I.P.-E.	Pictou	2 00
3085	13 "	George Clarke	Capitaine	Victoria, I.P.-E.	Charlottet'wn.	4 00
3086	24 "	John Russell	"	Newcastle, N.-B.	St-Jean	4 00
3087	26 "	Hiram Hobbs	"	Charlottetown, I.P.-E.	Pictou	4 00
3088	26 "	William Oliver	"	Canso, N.-E.	Halifax	4 00
3089	27 "	Peter Clark	"	St-Jean, N.-B.	Saint-Jean	4 00
3090	30 "	John Clark	"	"	"	4 00
3091	2 nov..	William Knox	"	Frédéricton, N.-B.	"	4 00
3092	2 "	Amos Edwin Bakter	"	Canning, N.-E.	Kentville	4 00
3093	2 "	George Garrity	"	Frédéricton, N.-B.	Saint-Jean	4 00
3094	2 "	Frederick H. Nice	"	St-Jean, N.-B.	"	4 00
3095	2 "	Matthew Dunn	"	Summerside, I.P.-E.	Charlottet'wn.	4 00
3096	7 "	James Warnock	"	St-Jean, N.-B.	Saint-Jean	4 00
3097	6 "	Peter Henry Gasler	"	Halifax, N.-E.	Halifax	4 00
3098	6 "	Murdock McKeegan	"	"	"	4 00
3099	11 "	James Holly	"	St-Jean, N.-B.	St-Jean	4 00
3100	6 "	Shubael S. Carvell	"	"	"	4 00
3101	6 "	John Martin	"	Dartmouth, N.-B.	Halifax	4 00
3102	6 "	Louis Hefler	"	Halifax N.-E.	"	4 00
3103	6 "	James Mechan	"	"	"	4 00
3104	6 "	Denis Coholan	"	St-Jean, N.-B.	St-Jean	4 00
3105	7 "	James Martin	"	Dartmouth, N.-E.	Halifax	4 00
3106	11 "	Nelson Fairchild	"	Georgetown, I.P.-E.	Charlottet'wn.	4 00
3107	13 "	Samuel Mills	"	Grenville-Ferry N.-E.	Halifax	4 00
3108	13 "	Christian Nelsen	"	Dartmouth, N.-E.	"	4 00
3109	14 "	George B. Milne	"	Kingston, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
3110	14 "	Alfred McDaniel	"	Sherbrooke, N.-E.	Halifax	4 00
3111	14 "	Charles W. Shields	"	Maugerville, N.-B.	St-Jean	4 00
3112	16 "	Christopher C. McLean	"	Chatham, N.-B.	"	4 00
3113	16 "	William Murdoch	"	Sherbrooke, N.-E.	Halifax	4 00
3114	20 "	James W. Gordon	"	Sydney-Nord, N.-E.	Sydney	4 00
3115	21 "	Joshua D. Colwell	"	Cambridge, N.-E.	St-Jean	4 00
3116	24 "	George L. Banks	"	Barrington, N.-E.	Barrington	4 00
3117	24 "	James T. Norris	"	Dartmouth, N.-E.	Halifax	4 00
3118	24 "	John Smith	"	Georgetown, I.P.-E.	"	4 00
3119	4 déc..	John D. Reid	"	Cardinal, Ont.	Kingston	4 00
3120	4 "	Charles E. Smith	"	Sambro, N.-E.	Halifax	4 00

LISTE des certificats de service accordés à des capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

Numéro du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où l'examen s'est fait.	Honoraires.
	1893.					$ c.
3121	4 déc.	Jacob Pollard	Capitaine	Bouctouche, N.-B	Charlottet'wn.	4 00
3122	4 "	Oliver Rames	"	Port-Perry, Ont	Kingston	4 00
3123	7 "	William M. Snow	"	Crapaud, I.P.-E	Summerside	4 00
3124	7 "	John Moore	"	St-Jean, N.-B	St-Jean	4 00
3125	21 "	Daniel V. Kenney	"	Cape Island, N.-E	Halifax	4 00
3126	22 "	Constant C. Church	"	Chester, N.-E	"	4 00
	1894.					
3127	8 janv.	Frank Hawes	Second	Halifax, N.-E	"	2 00
3128	8 "	Charles W. Baird	"	Parrsboro', N.-E	Parrsboro'	2 00
3129	12 "	Donald McDougall	Capitaine	Charlottetown, I.P.-E	Charlottet'wn.	4 00
3130	19 "	William Delouchry	"	Halifax, N.-E	Halifax	4 00
3131	30 "	Frederick W. Roberts	Second	Parrsboro', N.-E	Parrsboro'	2 00
3132	3 fév.	Charles Lohnes	Capitaine	Canso, N.-E	Halifax	4 00
3133	15 "	John Carey	Second	Ste-Catherine, Ont	Ste-Catherine.	......
3134	22 "	Thomas Albert Wilson	Capitaine	Bridgewater, N.-E	Halifax	4 00
3135	22 "	John T. McLaine	"	Charlottetown, I.P.-E	Charlottet'wn.	4 00
3136	22 "	Frederick Wallace	Second	Hantsport, N.-E	Parrsboro'	2 00
3137	28 "	Edward Joyce	"	Hamilton, Ont	Ste-Catherine.	2 00
3138	28 "	John Hefler	Capitaine	Halifax, N.-E	Halifax	4 00
3139	28 "	Amos E. Baxter	"	Canning, N.-E	Canning	4 00
3140	2 mars	Archibald McDougall	"	Charlottetown, I.P.-E	Charlottet'wn.	4 00
3141	2 "	Henry M. Bell	"	New-London, I.P.-E	"	4 00
3142	6 "	John Thos. Bowser	Second	Musquodoboit, Hav., N.-E	Halifax	2 00
3143	6 "	William Foran	Capitaine	Québec	Québec	4 00
3144	13 "	Jean B. Danville	"	"	"	4 00
3145	13 "	Gardiner Boyd	"	Toronto, Ont	Toronto	4 00
3146	14 "	William Lambert	"	Pointe-Lévis, Qué	Québec	4 00
3147	14 "	John H. Warner	"	Québec	"	4 00
3148	14 "	Daniel A. Gough	Second	Parrsboro', N.-E	Parrsboro'	2 00
3149	16 "	Eber B. Hatfield	"	Port-Greville, N.-E.	"	2 00
3150	16 "	James Fitzgerald	Capitaine	Québec	Québec	4 00
3151	16 "	Hyacinthe Beaulieu	"	Lévis, Qué	"	4 00
3152	19 "	Michael Livingston	"	Bronte, Ont	Toronto	4 00
3153	19 "	Walter S. Kennedy	"	Québec	Québec	4 00
3154	21 "	Francis Weston	"	Kingston, N.-B	Richibouctou	4 00
3155	29 "	Daniel Crimmin	"	Chatham, N.-B	St-Jean	4 00
3156	30 "	Adolphe Richard	"	Contrecœur, P.Q	Québec	4 00
3157	30 "	James King	Second	Oakville, Ont	Ottawa	2 00
3158	30 "	Angus Ross	Capitaine	Stanley Bridge, I.P.-E	Charlottetown	4 00
3159	30 "	Fred A. Robinson	"	Digby, N.-E	Digby	4 00
3160	30 "	Joseph Ryan	"	Charlottetown, I.P.-E	Charlottetown	4 00
3161	30 "	Melbourne Cook	"	Harbourville, N.-E	Kentville	4 00
3162	2 avril	Alexander Mitchell	Second	Kingston, Ont	Kingston	2 00
3163	3 "	Walter E. Thomas	"	Bronte, Ont	Ottawa	2 00
3164	4 "	Achille Boucher	Capitaine	L'Islet, P.Q	Québec	4 00
3165	4 "	John D. McDonald	"	Pinette Bridge, I.P.-E	Charlottetown	4 00
3166	16 "	James Wintlop	Second	Halifax, N.-E	Halifax	2 00
3167	16 "	James Wise	Capitaine	South Shore, I.P.-E	Charlottetown	4 00
3168	16 "	Frederick Beers	"	Charlottetown I.P.-E	"	4 00
3169	23 "	Robert Merriam	"	Port-Greville, N.-E	Parrsboro	4 00
3170	13 "	James Howden	"	Sorel, P.Q	Québec	4 00
3171	26 "	Frederick Thos. Hooper	"	Portage-du-Rat, Ont	Portage du Rat	4 00
3172	26 "	Thos. Fitzgerald	"	Québec	Québec	4 00
3173	27 "	James A. Striker	"	Ste-Catherine, Ont	Ste-Catherine.	4 00
3174	30 "	Albert Long	"	Richibouctou, N.-B	Ottawa	4 00
3175	1er mai	Adolphus Dupuis	Second	Carillon, P.Q	"	2 00
3176	4 "	Timothy Depew	"	Chatham, Ont	Ste-Catherine.	2 00
3177	7 "	Joseph G. Baker	Capitaine	Charlottetown, I.P.-E	Charlottetown	4 00
3178	9 "	Ambrose Goulet	"	Lachine, P.Q	Kingston	4 00
3179	23 "	John McLeod	"	Charlottetown, I.P.-E	Charlottetown	4 00
3180	26 "	Charles Wm. Harrington	Second	Parrsboro, N.-E	Parrsboro	2 00
3181	31 "	John Mason	"	New-Glasgow, N.-E	Pictou	2 00

Liste des certificats de service accordés à des capitaines et seconds, etc.—*Fin.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1894.					$ c.
3182	1er juin..	Benedict Haines..........	Capitaine.	Richibouctou, N.-B.....	Ottawa.......	4 00
3183	12 avril..	Joseph Bernier...........	"	Morrisburg, Ont........	Kingston.....	4 00
3184	8 juin..	Alexander F. Gardiner....	"	Dundee, P.Q............	Ottawa.......	4 00
3185	15 " ..	Michael Delaney.........	"	Québec.................	Québec.......	4 00
3186	20 " ..	Louis Tremblay..........	"	Malbaie................	"	4 00
3187	21 " ..	Jefferson D. Gardiner.....	"	Charlottetown, I.P.-E...	Charlottetown	4 00
3188	22 " ..	Angus Mathison..........	"	Gore-Bay...............	Ste-Catherine.	4 00
3189	27 " ..	Jacques Bernier..........	"	Portneuf, P.Q..... ...	Québec.......	4 00
3190	27 " ..	Jean B. E. Labrouche.....	"	Montréal, P.Q..........	"	4 00
3191	27 " ..	Fredk. W. Foreshew......	"	Little-Current, Ont......	Ste-Catherine.	4 00
3192	27 " ..	Henry Perault..........	"	Parry-Harbour, Ont.....	"	4 00

ANNEXE No 61.

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des navires britanniques, canadiens et étrangers propres à la mer et naviguant dans les eaux canadiennes, et aux navires canadiens propres à la mer, dans d'autres eaux, pour les six mois expirés le 30 juin 1894.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire	Port d'enregistrement.	Gréement — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.	
1894.		Années									$
17 mars.	Archer...	18	Liverpool, G.B.	Barque, en fer, voilier.	765	Victoria, C.-B., à Portland, Orégon.	Pacifique-Nord..	On a trouvé le navire abandonné sur la côte occident., île de Vancouver	2	Perte inconnue.	
11 avril.	Argenta	4	Parrsboro' N.-E.	Barq., en bois, voilier.	588	Pt-d'Espag., Trinidad, à New-York, E.-U.	Antilles, océan Atlantique-Sud.	Le navire a été jeté sur les bancs de sable dans un violent coup de vent	....	Perte partielle.	450
6 mai..	Acacia.	7	Lunenburg, N.-E.	Goél., en bois, voilier.	117	Boston, E.-U., à St-Jean, Terreneuve.	Mud Island, E.-U.....	Le navire a été entraîné hors de sa route par un fort courant, s'est échoué	....	"	2,000
28 " .	Alta...........	14	Halifax, N.-E.	" ..	167	Wallace, N.-E., à New-York.	Récif de l'Ouest, golfe Saint-Laurent.	Le navire a dévié de sa course dans un brouillard très épais.	....	Perte totale. Cargaison.	2,500 1,400
5 avril.	Avonmore	12	Windsor, N.-E	Barq., en bois, voilier.	1,389	Havane, Cuba........	Océan Pacifique-Sud ..	Le navire a été avarié pendant la tempête et condamné.	....	Perte totale.	1,500
10 fév..	Bessie E. Crane.	9	Parrsboro' N.-E.	Goél., en bois, voilier.	185	Havane, Cuba, à Fernandian, Floride.	Récif, S.-E. de Key, Ouest, E.-U.	Le navire a été entraîné sur un récif par un fort courant.	....	"	3,500
13 mai..	Bertha H.......	4	Windsor, N.-E	" ..	124	Halifax, N.-E., à Summerside, I.P.-E.	Gardwin Island, Cap-Breton, N.-E.	Le mouillage n'étant pas bon le navire a chassé sur ses ancres.	....	Perte partielle.	300
12 janv.	Clayola.	4	" ..	" ..	123	Canning, N.-E., à Jacksonville, Floride.	Lat. 34° 05', long. 65° O., océan Atlantiq.	Une forte mer a emporté son pont et l'a avarié généralement.	....	"	600
5 mars.	Clara J. Wilbur.	10	Dorchester, N.-B.	" ..	195	Charleston, E.-U., à Philadelphie, Pa.	Baie de Jamaïque.....	Le navire a chassé sur ses ancres et s'est échoué dans un coup de vent.	....	" (Pas connue).	

14 fév..	Curacoa..........	22	Windsor, N.-E.	Barque, bois, voilier.	369	New-York à Curaçao.	Entrée du port..	Echouée................	....	Perte totale.	"
3 avril.	C. Y. Gregory...	10	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, voilier.	88	Saint-Jean aux Etats-Unis.	Près de la côte de Grand Manan, N.-B.	Incendie causé p. la chaux à bord du navire, qui s'est entièrement perdu.	....	" Cargaison.	1,000 1,400
6 mars.	Clifton..........	9	" ..	" ..	219	Porto-Rico, I. O., à St-Stephen, N.-B.	Extrémité est de Saint Domingue.	Le navire s'est échoué pendant le mauvais temps.	....	Perte totale.	8,000
— fév ..	Deer Hill..	3	" ..	" ..	341	Ardagh, Brésil, à New-York, E.-U.	Rivière Aracayn, Brésil	Le navire a frappé un banc lorsqu'on le remorquait.	....	Perte partielle. (Inconnue.)	
19 juin..	Diadem..........	9	Lunenburg, N.-E.	" ..	162	Porto-Rico à Lunenburg.	Indian Island, au large de l'île LaHave.	Le navire s'est échoué pendant le brouillard.	....	Perte totale. (Inconnue.)	
3 fév ..	Estella..........	3	Victoria, C.-B.	Sloop, bois, à vapeur.	5,717	Nanaïmo, Discovery-Passage.	Golfe de Géorgie, C.-B.	Cause inconnue. On a trouvé les épaves flottantes.	8	Perte totale.	20,000
4 " ..	Ettie...........	7	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, voilier.	124	New-York à Cuba. ...	Océan Atlantique.	A perdu ses voiles, etc..	....	Perte partielle. (Inconnue.)	
26 " ..	Evolution.......	5	Parrsborough, N.-E.	" ..	173	Indes Occidentales à Portland, Me.	"	Avariée dans un coup de vent.	.. .	Perte partiel.	1,500
....	Evangeline......	10	Grenville.....	Voilier, bois. .	86	Bordeaux à St-Pierre, Miquelon.	Echoué à Scatarie.....	Accident causé par la glace.	....	Perte totale.	1,720
12 avril.	Energy.	5	Parrsborough, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	98	Saint-Jean à Boston ..	Au large du cap Ann, E.U.A.	Avariée dans une tempête de neige.	....	Perte partiel.	2,000
7 juin..	Ellen May......	21	Lunenburg, N.-E.	" ..	60	Canso à Pictou........	Au large de Little-Harbour, Co. Pictou, N.-E	Echouée pend. qu'il faisait brouillard et grand vent	....	Perte totale.	800
8 " ..	Eliza B.........	....	Arichat, N.-E.	" ..	40	Baddeck à Sydney, N.-E.	Havre de Sydney, C.-B., N.-E.	Sombrée..........	....	"	500
5 mars.	Eventide......	1	Windsor, N.-E.	" ..	......	Saint-Vincent à Saint-Thomas.	50 milles à l'ouest de Guadaloupe.	Le navire a été démâté dans la tempête.	....	Perte partiel.	2,500
18 fév ..	Falcon..........	7	New-Westminster, C.-B.	Sloop, bois, à vapeur.	36	Victoria, C.-B........	Baie Cormorant, C.-B.	Chassé sur ses ancres et jeté à la côte.	....	" (Inconnue.)	
31 janv..	Forest Holme...	....	Maryport	Goélette, acier, à vapeur.	4,544	Londres à Liverpool, N.-E.	Océan Atlantique du Nord.	A frappé une épave submergée.	....	Perte. (Inconnue.)	
20 avril.	Florida.........	17	Yarmouth, N.-E.	Barque, bois, voilier.	100	Bermudes à Yarmouth.	Cap-Ouest, Fouchère, N.-E.	Echouée...............	.. .	Perte totale.	2,500
11 janv..	Glenarchy.	11	Halifax, N.-E.	" ..	297	Bermudes à Halifax...	Pointe aux Moules, Ile du Cap, N.-E.	A perdu ses chaînes......	....	"	9,000
— avril.	Gladstone	....	Parrsborough, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	150	Barbades à New-York.	Phare de Barregut, 6 milles au nord.	Vent violent et grosse mer.	....	Perte partielle.	100
11 " ..	Gypsum King...	4	" ..	" ..	639	Windsor, N.-E., à New-York.	Entre Grand-Manan et cap Cod.	Avariée dans une tempête	....	"	500
10 " ..	Harry	2	" ..	" ..	422	Walton, N.-E., à New-Haven, Conn.	Océan Atlantique, côte américaine.	Avariée dans un coup de vent.	....	"	700
11 mai..	Hilda Maud....	3	Lunenburg, N.-E.	" ..	37	Halifax à North-Bay, pêche.	Port-Mulgrave, N.-E..	Abordage d'un autre navire.	...	"	150
2 juill..	Haverton.......	11	Londres, Ang.	Steamer, fer..	......	Sydney-Nord, C.-B., à Montréal.	Baie Sainte-Croix......	Le navire s'est frappé contre un rocher.	....	"	(Incon.)
23 mars.	Icarus	19	Windsor, N.-E.	Barque, bois, voilier.	482	Rosario, A. S., à New-York.	Indes Occidentales ..	Une voie d'eau s'est déclar. par suite du mauv. temps	....	Perte partiel.	1,729
7 " ..	James L. Harway.	14	Pictou, N.-E..	Barque, bois, voilier.	959	Liverpool, G.-B.......	Entre Mantonzas et Key-West.	Abordage..............	....	"	3,500

TABLEAU des naufrages et accidents à des navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1894		Années								$
15 juin..	J. B. Homon....	5	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, voilier.	299	Saint-Jean, N.-B., à Newport.	Océan Atlantique.....	Le gros temps a été la cause de l'accident.	....	Perte part. (Incon.) Cargaison. 250
14 avril.	Keewaydin......	5	Parrsborough, N.-E.	" ..	187	Antigua à Boston, Mass.	" "	Avariée dans un coup de vent.	....	Perte partiel. 1,000
26 fév ..	Latona..	13	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, voilier.	948	New York, Junin, à New-York.	Océan Pacifique-Sud ..	Le mauvais temps a été la cause de l'accident.	....	" (Incon.)
13 janv..	Larnica.........	....	Windsor, N.-E.	Navire, bois, voilier.	1,403	Sharpness, Ang., à Boston, Mass.	Atlantique-Nord	....	....	" 800
26 mars.	Lotus...... .. .	3	Pictou, N.-E..	Barque, bois, voilier.	596	Cardiff...............	" " ...	Sombrée...............	....	Perte totale. 10,000
12 mai..	Lizzie Dyas.....	1	Parrsborough, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	113	Parrsboro' à Vineyard Haven.	Baie de Fundy........	Abordage...............	....	Perte partiel. 1,500
— janv..	Lord Lytton	18	St-Jean, N.-B.	Navire, bois, voilier.	1,264	Penarth à Santos......	Océan Atlantiq.-Nord.	On n'a plus entendu parler après sa mise à la voile.	18	Perte totale. 12,500 Cargaison. 6,000
3 avril.	Lizzie Burril....	..	Yarmouth, N.-E.	" ..	1,185	Pensacola à Amsterdam.	La Manche.	Avaries légères à son gréement.	....	Perte partielle. 25
9 " ..	Merton	18	Parrsborough, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	61	Parrsboro' à la Rivière Herbert.	Près Riv. aux Pommes, B. Cumberland, N.-E.	A chassé sur son ancre.	. ..	Perte totale. 500
24 fév ..	Mary E. Chapman.	20	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, voilier.	659	Rotterdam à Tybee, Ga.	Storehouse Shoal, Ga.	Echouée dans un coup de vent, s'est compl. perdue	...	" 7,000
21 avril.	Moshwa.........	4	Windsor N.-E.	Goélette, bois, voilier.	593	Bahia au brise-lames de Delaware.	Au large de San-Antonio, Brésil.	Sombrée......	....	" 20,000
— juin..	Mary B.........	14	Arichat, N.-E.	" ..	78	Arichat à Dalhousie...	Iles de la Madeleine...	Echouée pendant le vent et le brouillard.	....	" 1,500 Cargaison. 250
— fév ..	Maggie M... ..	1	Halifax, N.-E.	" ..	143	Halifax, N.-E., à Demerara.	Océan Atlantique.....	Accident causé par de violents coups de vent.	....	Perte totale. 8,000 Cargaison. 5,467
4 janv..	New City......	16	St-Jean, N.-B.	Navire, bois, voilier.	1,393	Saint-Jean, N.-B., à Liverpool, Ang.	" "	Avarié dans des coups de vent et p. une grosse mer	....	Perte. (Inconnue.)
— mars.	Nellie J. White..	2	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, voilier.	124	Saint-Domingue à New-York.	" "	Avariée dane un coup de vent.	....	Perte partielle. 300
— " ..	Native..........	34	Halifax, N.-E.	" ..	52	Baie Glacée à Halifax, N.-E.	Baie des Vaches, Cap-Breton, N.-E.	Abordage...............	....	Perte totale. (Inconnue.)
11 mai..	N. H. Upham...	10	Parrsboro', N.-E.	" ..	46	Horton, N.-E., à Boston, E.-U.	Gangway Ledge, Lockland, Me.	Le nav. a été frappé par la bourrasque et jeté sur un récif caché sous l'eau.	....	Perte totale. 800

11 "	Onora	4	Annapolis, N.-E.	"	137	New-York à Haïti	Océan Atlantique	Navire avarié dans un coup de vent par une mer ora.	Perte part.	10
24 mars.	Pearl	13	Windsor, N.E.	"	163	Bonaire à Vineyard Haven.	Nord du cap Hatteras.	Abandonnée en mer sombrant.	Perte totale.	2,000
9 avril.	Phœnix	11	Parrsboro', N.-E.	"	396	Windsor, N.-E., à New-York.	Monhegan, côte américaine.	Le navire a contracté une voie d'eau pend. une tem.	Perte part.	1,600
11 "	Perfection	1	Parrsboro', N.-E.	Barque, en bois, voilier.	509	Roswno à Falmouth pour ordres.	Océan Atlantique	Accident causé par une bourrasque soudaine.	Montant des pertes inconnu.	
26 fév.	Redbreast	19	St-Jean, N.-B.	Goélette, en bois, voilier.	30	Havre Dipper, (campagne de pêche).	Près de Grand-Manan, N.-B.	Le nav. a frap. un réc. cac. sous l'eau près de l'île.	Perte totale. Cargaison.	400 100
8 avril.	R. L. Dewis	3	Parrsboro', N.-E.	"	325	Boston, Mass., à Hillsboro', N.-B.	Océan Atlantique	Avarié lors de coups de vt.	Perte part.	350
6 mai.	Ramleh	3	Liverpool, N.-E.	Acier, vapeur.	1,666	St-Michel à Sydney, C.-B.	Ingonish, C.-B.	A touché fond	Perte partielle. (Inconnu).	
16 jan.	Ravola	11	Windsor, N.-E	Navire, en bois, voilier.	1,193	Java à la Baie Delagoa.	Récif Lech, baie Delagoa, Afrique.	S'est frappé sur un récif	Perte totale.	35,000
"	Robert J. Edwards.	....	(Américain)	Goélette, en bois, voilier.	......	.....	Côté sud de l'île de Sable, N.-E.	Le navire s'est frappé sur un banc pendant une forte tempête de neige.	Perte totale. (Inconnu).	
25 avril.	Ruth Palmer	17	Belfast	Barque, en bois, voilier.	906	Belfast à Miramichi	Atlantique-Nord	Le navire a frappé un ice-berg et a sombré.	Perte totale.	2,500
.. mars.	Star	13	Parrsboro' N-E	Goélette, en bois, voilier.	66	Parrsboro' à St-Jean, N.-B.	De Black Rock, Minas Gut.	La glace s'est formée et la proue du navire s'est trouvée engagée.	Perte part.	100
6 "	Scammell Bros.	11	"	Barque, en bois, voilier.	1,218	Barbades à l'île au Navire.	Ile au Navire, batture.	Jetée à la côte dans un brouillard.	"	3,500
11 avril.	Schooner N° 4	1	"	Goélette, en bois, voilier.	......	Parrsboro' à St-Jean	West-Head, havre de St-Jean.	Le navire a frappé les rochers pendant qu'il traversait les chu. à la rem.	"	600
.. "	Surprise	10	"	"	60	Port-Gilbert à Boston	Grindstone Ledge, Me.	Ava. dans des coups de v.	"	400
3 "	Schooner N° 3	1	"	"	431	Parrsboro' à St-Jean	Ile Navale, havre de St-Jean.	Echouée	"	2,000
27 mai.	Sarah Alice	4	Québec	Brigantin, en bois, voilier.	188	Cadiz à Arichat	600 milles de Terreneuve.	Navire avarié pendant une tempête.	"	3,400
11 jan.	Stadacona	9	Parrsboro' N-E	Barque, en bois, voilier.	1,011	Cardiff à Montevideo	Baie de Biscay	" "	"	2,800
23 mars.	Severn	10	Charlottetown I. P.-E.	Navire, en bois, voilier.	397	Cardiff à Falmouth, pour ordres.	Atlantique-Sud	Accident causé par une forte bourrasque.	Somme des dommages inconnue.	
25 "	Sirocco	3	St-Jean, N.-B.	Goélette en bois, voilier.	298	Trinidad à New-York	Océan Atlantiq.-Nord	Avariée dans un coup de vent.	Perte part.	2,000
11 avril.	Tyrell	4	Lunenburg, N.-E.	"	284	San-Domingue à New-York.	Océan Atlantique	Ava. dans des coups de v.	"	500
23 juin.	Union	3	"	"	78	Pêche	Baie Chedabouctou, Ball Rock.	A frappé un rocher par suite du cour. et du vent.	"	600
28 juill.	Vamoose	2	St-Jean, N.-B.	"	348	Trinidad à New-York	Océan Atlantique	Nav. saisi par de forts c'ups de v., per. ses mâts, etc.	"	2,900
18 avril.	Valetta	19	Hartlepool-Ouest.	Goélette, en fer, vapeur.	874	Venarth à St-Jean, Terreneuve.	50 milles à l'est du cap Shear, Terreneuve.	Accid. causé par la glace.	Perte totale.	30,000
7 fév.	Wrestler	13	San-Francisco.	Barque, en bois, voilier.	447	San-Francisco à Victoria, C.-A.	Crique Constance, C.-A	A chassé sur ses deux anc.	Perte partielle. (Inconnue).	

TABLEAU des naufrages et accidents à des navires propres à la mer, etc.—*Fin.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observations.	
1894.		Années									$
11 avril.	Wandrian.. ...	11	Parrsboro, N-E	Goélette, bois, voilier.	310	New-York à Halifax...	50 milles e. n.-e., phare de Nanset, côte amér.	Accident causé par un coup de vent.	....	Perte part.	1,200
7 juin.	William Taylor..	30	Anglais.......	"	43	Charlottetown à Sydney, C.-B.	Jetée internationale, Sydney, N.-E.	" "	....	"	1,000
5 juill.	W. H. Walters..	$\frac{1}{4}$	Lunenburg, N.-E.	"	90	Lunenburg à Canso....	Havre de Canso, N.-E.	Frap. et fit une voie d'eau.	....	"	500

SUPPLÉMENT du tableau des naufrages et accidents arrivés à des navires propres à la mer, anglais, canadiens et étrangers, durant les six mois finissant le 30 juin 1894.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de distination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observations.
1893.										
3 nov.	Moneta	neuf	Annapolis, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	....	.....	.....	Navire que l'on a trouvé abandonné.	...	Etendue de la perte inconnue.
30 "	New Day	3	Parrsboro, N.-E.	"	188½	Bahia, Delaware, à New-York.	Océan Atlantiq.-Nord.	Le navire a été saisi par de violents coups de vents par une mer orageuse.	...	Perte partielle. 125
5 déc.	Pefetta	3½	Windsor, N.-E	"	135	New-York à St-Jean, N.-B.	Entre Chatham et cap Cod.	....	...	" 600
22 août	Crescent	....	Arichat, N.-E.	"	2669	Souris, commerce.	Havre de l'Est, Chéticamp, N.-E.	Le navire a chassé sur ses anc. d. de forts c. de vent.	...	Perte totale. 600
21 déc.	Donnacona	4	Windsor, N.-E	"	174	Kingsport, N.-E., à Havane.	Basin Minas, Parrsboro', N.-E.	Echouée près de Parrsboro dans un viol. coup de v.	...	Partielle. 2,500 Cargaison 2,800
22 nov.	Forest	16	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, voilier.	720	Saint-Jean, N.-B., à Glasgow, Ecosse.	Océan Atlantiq.-Nord.	Accid. causé par le mauv. temps et la grosse mer.	...	Perte totale. 5,000 Cargaison. 3,700
10 déc.	Amherst	27	Parrsboro, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	99	Port-William, N.-E., à Boston, E.-U.	Bassin de Minas, N.-E.	Le navire a contracté une voie d'eau et a été cond.	...	Totale. 600
3 "	Carrie Easler	10	"	"	154	Halifax à Demarara ...	Océan Atlantique.....	Le nav. a été avarié dans des c. de vent et une g. m.	...	Partielle. 750
4 "	W. E. Young	11	Lunenburg, N.-E.	"	93	Sydney, N.-E., à Pictou, N.-E.	Jetée Victoria, N.-E.	Navires avariés au mouillage.	...	" 100
4 mars	Icarus	18	Windsor, N.-E	Barque, bois, voilier.	481	St-Jean aux Barbades.	*Gulf Stream*, océan Atlantique.	Navire avarié en mer, a dû jeter une part. de la carg.	...	" 2,115 Cargaison. 206
6 déc.	Grand Master	7	St-Jean, Terr.	Goélette, bois, voilier.	72	Saint-Pierre à Bridgewater.	Entrée du havre d'Anticosti.	Le navire a eu sa princip. voile fend. et a p. une anc.	...	Partielle. 60
4 nov.	St. Mary	10	Port-Hawkesbury, N.-E.	"	15·02	Margaree, N.-E., à Halifax, N.-E.	Grande-Anse, Inverness, N.-E.	Le navire a eu du mauvais temps.	...	Perte totale. 150
4 "	May Queen	14	Barrington, N.-E.	"	34	Baie Aspy à Ingonish.	Au large de l'anse Verte, N.-E.	Le navire a contracté une voie d'eau et a somb. avec une cargais. de poisson.	...	" 1,500 Cargaison. 3,500
4 "	Maggie Thompson	....	Yarmouth, N.-E.	Barque, bois, voilier.	555	Cienfuegos, Delaware, au brise-lames.	Océan Atlantiq.-Nord.	Sombrée	10	Perte totale. 2,400
4 "	F. C. Kimber	6	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	99·60	Lunenburg, N.-E., à Halifax, N.-E.	" " "	Sombrée en mer avec une cargaison de sucre.	7	" 6,000 Cargaison. 5,000
9 "	Edith	11	Weymouth, N.-E.	"	52	Météghan à Portland.	Ile de Munroe, Me....	Le navire a frappé l'île de Munroe.	...	Perte totale. 8,000

SUPPLÉMENT du tableau des naufrages et accidents arrivés à des navites propres à la mer, etc.—*Fin.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observations.	$
1893.											$
20 déc..	Helen.	20	Hawkesbury, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	19	Margaree, N.-E., à Halifax, N.-E.	Embouchure du havre Margaree, N.-E.	Le navire s'est frappé sur un banc.	....	Perte partielle.	200
15 oct ..	Walkire	16	Gaspé, Qué...	"	35	Port Saint-Pierre.....	Forkis-Cove, golfe St-Laurent.	Echouée...............	....	Perte totale.	700
26 déc..	Phantom.......	30	Victoria, C.-B.	Remorqueur, bois, voilier.	32	Victoria, C.-B........	Har's Channel........	"	....	"	3,000
3 " .	Rebecca.........	12	Windsor, N.-E	Goélette, bois, voilier.	27	Saint-Jean, N.-B......	Baie Quaco, N.-B.....	Le navire s'est frappé sur un banc.	....	Partielle. Cargaison.	500 103
4 " .	Shooting Star...	33	Arichat, N.-E.	" ..	32	Rivière Bourgeois à Halifax, N.-E.	Beaver-Head, côte est d'Halifax, N.-E.	Echouée dans une épaisse tempête de neige.	....	Partielle. Cargaison.	400 200
5 " .	Fury	10	Parrsboro' N.-E.	" ..	93	Joggins, N.-E., à Annapolis, N.-E.	Leitche's Cove, N.-E., Baie de Fundy.	A frappé un récif caché s. l'eau d. une t. de neige.	. . .	Partielle.	2,300
22 août..	Maria	23	Miramichi, N.-B.	" ..	28	Chatham, N.-B., à Shippegan.	Baie Miramichi, N.-B..	Echouée......	....	Partielle. Cargaison.	300 50
1er déc..	Lucerne	3	St-Jean, N.-B.	" ..	125	New-York à Saint-Jean	Baker's Island, Maine.	"	....	Totale.	6,000
12 " .	N. H. Upham...	9	Parrsboro' N.-E.	" ..	46	Parrsboro', N.-E., à Baie de l'Ouest, N.-E.	Rivière de l'île aux Perdrix, N.-E.	"	...	Partielle. Cargaison.	200 150
22 oct...	Annie Louisa...	17	Barrington, N.-E.	" ..	40	Barrington à Cardigan à Barrington.	Détroit de Northumberland.	"	....	Partielle. Cargaison.	800 600
21 août..	Lone Star	27	Halifax, N.-E.	" ..	29	Cape Island à Lunenburg.	Swaines-Point, Port-Latour, N.-E.	"	....	Partielle. Cargaison.	300 400
4 déc. .	85.............	33	Jersey........	Barque, bois, voilier.	139	Arichat à Jersey......	Havre Arichat, N.-E..	A chassé sur ses ancres et a frappé un quai.	....	Partielle.	500
4 " .	Samuel Ober....	37	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, voilier.	66	New-Castle, N.-B., à Charlottetown.	Baie Richibouctou, N.B	Echouée...............	....	Totale. Cargaison.	2,000 500
27 sept..	Gatineau	31	Greenock.....	Barque, bois, voilier.	1,165	Chatham, N.-B., à Belfast.	Baie Miramichi.	"	....	Totale Cargaison.	14,580 5,000
29 oct...	Endrick	13	St-Jean, N.-B.	" ..	313	St-Jean, N.-B., à l'île Coleraine.	....	Echouée dans une bourrasque..........	....	Totale.	8,000
18 nov..	Sarah Alice.....	....	Halifax, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	92	Halifax à Porto-Rico. .	Mouchair Bank, Turks' Island.	Echouée...............	....	Totale.	2,500
18 avril.	Acadia	18	Yarmouth, N.-E.	Barque, bois, voilier.	241	Floride à Lazua.......	Récif, golfe du Mexiq.	"	....	Totale. Cargaison.	3,500 1,900

21 août.	L. C. Haley	2	Yarmouth, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	43	Parrsboro', N.-E......	French Cross, comté de King, N.-E.........	Echouée..................	....	Perte partielle.	300
14 déc..	"Maid of the Mist".	1	Maitland, N.-E.	" ..	74	Maitland, N.-E., à St-Jean, N.-B.	Phinney's Cove, Baie-de-Fundy, N.-B.	Brouillard et tempête...	....	"	4,000
30 " ..	Lizzie B..	4	Parrsboro', N.-E.	" ..	96	Parrsboro' à Boston...	Près de la côte du Maine.	Le navire a frappé un récif caché sous l'eau.	....	"	165
....	Amos B...... ..	17	Guysboro', N.-E.	" ..	80	Guysboro', N.-E., Halifax, N.-E., à Guysboro', N.-E.	Peart's Beach, près du phare.	Echouée..	....	Perte totale (inconnue).	
5 nov.	Nellie Blanch...	7	Parrsboro', N.-E.	" ..	89	Portapique à St-Jean, N.B.	Rivière Portapique, Bassin de Minas	Echouée, renversée et remplie d'eau.	....	Perte partielle.	800
25 déc..	C. Y. Robbins..	3	Yarmouth, N.-E.	Navire, bois, voilier.	1,708	Shanghai à New-York.	Détroit Tsugar, 1 mille en bas de Pt. Mussitt.	Echoué dans une tempête de neige.	....	Perte totale (inconnue).	
....	Strathmuir......	8	Maitland, N.-E.	Barque, bois, voilier.	1,175	Portland à Buénos-Ayres.	Chenal Boca à Buénos-Ayres.	Echouée........	....	Perte partielle (inconnue).	
10 nov.	Treasure........	10	Parrsboro', N.-E.	Navire, bois, voilier.	1 386	Montréal à Buénos-Ayres.	Buénos-Ayres à l'Amérique du Sud.	Abordage........... .	....	Perte partie.	1,000
28 " .	Ethel Goanville.	13	" ..	" ..	110	New-Bedford à Saint-Jean, N.-B.	10 milles S.-E. du Cap Elizabeth, E.-U.	Avarié dans un coup de vent.	....	"	1,600
16 oct..	Susie E. Smith..	2	Lunenburg, N.-E.	" ..	63	Port Choix, Terren., à La Have, N.-E.	Côte de Terreneuve, entre Port Choix et Baie Bonne.	Le navire a été demâté dans un coup de vent et a fait naufrage.	....	Perte totale. Cargaison.	4,500 400
— déc..	True Love....	16	Halifax, N.-E.	" ..	30	Riv.-au-Saumon à Ecum Secum.	Pointe-Rocheuse, N.-E.	A manqué à virer à cause de la grosse mer.	....	Perte totale. Cargaison.	900 100
28 juin..	Active..........	13	St-Jean, N.B	" ..	73	Rockland, Me., au Havre au Castor.	Grand-Manan, Co. de Charlotte, N.-B.	Echoué dans le brouillard	....	Perte totale.	800
22 août.	Hawk	2	Chatham, N.B.	" ..	10	Shippegan —pêche . . .	Golfe St-Laurent......	On suppose qu'il a chaviré pendant une tempête.	....	"	500
— déc..	Avon...........	17	Lunenburg, N.-E.	" ..	49	Charlottetown à Halifax, N.-E.	Sur le bord de la rive nord de Liscombe.	Le capitaine ne connaissait pas le port.	...	Perte part.	1,400
4 janv.	Adventure......	1	" ..	" ..	55	Grande-Rivière à Halifax, N.-E.	Souris, I. P.-E........	Echoué.....	2	Perte totale. Cargaison.	2,700 1,000
7 oct...	Montebello......	26	Yarmouth, N.-E.	" ..	95	Rockland, Me., à la Rivière-au-Saumon.	Bord de l'île du Golfe..	Echoué dans la brume...	....	Perte totale.	1,400
22 août.	Almeda.........	13	Parrsboro', N.-E.	" .	78	Rivière-Hébert, N.-E., à St-Jean, N.-B.	Anse Downey, Baie Cumberland, N.-E.	Echoué.....	....	Perte part.	500
5 déc. .	Maud Pye......	10	Moncton, N.-B	" ..	100	Moncton à Portsmouth.	Baie de Fundy..	Pris dans un coup de vent	....	"	900
— oct..	Island..........	....	Norvège......	....	......	....	Ile Shédiac, battures..	Echoué.................	....	" (inconnue).	
4 " ..	James Dwyer...	4	Gaspé, Qué...	Navire, bois, voilier.	94	Gaspé, Qué., à la riv. Saint-Jean.	Rivière St-Jean..... .	"	....	Perte totale (inconnue).	

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés dans les eaux de l'intérieur du Canada pendant les 6 mois terminés le 30 juin 1894.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observation.
1894.										$
....	Dauntless......	9	Ottawa, Ont..	Vapeur, bois..	216	....	Ile aux Allumettes, Qué	Brûlé....	....	Perte totale, 25,000
19 sept.	Myles..........	12	Hamilton, Ont	" "	929	Fort-William à Kingston	Rivière St-Clair.... .	Abordage.	....	Perte part., 1,000
— juin.	Ocean..	21	Ste-Catherine, Ont.	" "	454	Montréal à Hamilton..	Phare de l'île des Sœurs, fleuve St-Laurent....	....	2	" 7,500
— avril.	Truant.........	5	Toronto, Ont..	" "	61	Collingwood à la Riv.-des-Espagnols.	Ile Brûlé, baie Georgienne.	Brûlé.........	....	Perte totale, 3,000

SUPPLÉMENT du tableau des naufrages et accidents arrivés dans les eaux de l'intérieur, etc.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observation.
1893.										
....	St. Catharines...	....	....	Remorq., bois, vapeur.	......	Owen-Sound.........	Ile Griffith, baie Georgienne.	Brûlé..................	....	....
....	John Fraser.....	6	Ottawa.......	Vapeur, bois..	100	Lac Nipissingue, Ont..	Baie du Nord, lac Nipissing.	Brûlé..................	21	Perte totale (inconnue).

RAPPORT

DU

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1894

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1895

[N° 12—1895.] *Prix :* 15 *centins.*

Rapport du Directeur général des Postes.

A Son Excellence le Très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, *C.P.*, *LLD.*, *comte d'Aberdeen, vicomte de Formartine; baron Haddo, Methlic, Tarves et Kellie, dans la pairie d'Ecosse; vicomte Gordon d'Aberdeen, comté d'Aberdeen, dans lapair ie du Royaume-Uni; gouverneur général et vice-amiral du Canada, etc.*

Milord,—

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport ci-joint du ministère des postes du Canada pour 1894, qui est respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être,

Milord,

De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

ADOLPHE P. CARON,

Directeur général des postes.

Ministère des postes,

Ottawa, 2 avril 1895.

ANNEXE.

ÉTATS annexés à ce rapport.

RAPPORT

DU

SOUS-DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES

1894.

MINISTÈRE DES POSTES,
OTTAWA, 30 mars 1895.

A l'honorable sir A. P. CARON, C.C.M.G.,
Directeur général des Postes.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter les états annuels ordinaires indiquant en détail les opérations des postes du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Le nombre de bureaux de poste en activité au Canada à cette date était de 8,664, soit une augmentation de 187, comparé au nombre de bureaux en activité le 30 juin 1893.

On a augmenté de 2,240 milles l'étendue des routes postales, et le parcours annuel, qui en 1893 se chiffrait par un total de 30,495,723 milles, a été, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894, de 30,851,179 milles.

TABLEAU indiquant le nombre de bureaux de poste, le parcours postal, le nombre approximatif de lettres et journaux, et autres colis de poste, au Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Provinces et territoires.	Nombre de bureaux de poste le 1er juillet 1894.	Parcours postal.		Nombre approximatif de lettres et journaux, et autres colis de poste, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.								
		Nombre de milles de route postale.	Nombre de milles parcourus.	Lettres.	Cartes postales.	Lettres chargées.	Lettres qui ont circulé en franchise.	Nombre de journaux et publications périodiques, livres, circulaires, échantillons et patrons, etc.	Nombre de paquets de manuscrit d'imprimerie, photogr., titres, polices d'assurances, etc.	Nombre de paq. cont. des mat. post. de 5e classe, des march. ord., ouv. p. pouvoir être examinés.	Nombre de colis expédiés par la messagerie postale.	Nombre de paquets fermés pour le Royaume-Uni et autres pays.
Ontario..	3,102	20,088	13,535,960	57,750,000	15,625,000	1,790,000	3,900,000	14,750,000	1,080,000	550,000	203,000	6,500
Québec	1,575	12,545	6,737.143	23,325,000	4,070,000	700,000	386,000	4,200,000	405,000	160,000	58,000	3,400
Nouvelle-Ecosse	1,562	8,807	3,463,504	7,900,000	1,550,000	185,000	160,000	830,000	85,000	62,000	24,000	900
Nouveau-Brunswick..	1,146	5,623	2,761,575	5,520,000	1,010,000	133,000	150,000	750,000	80,000	43,000	16,000	600
Ile du Prince-Edouard	358	1,364	554,194	1,200,000	165,000	30,200	29,500	188,000	13,000	6,000	3,100	80
Colombie-Britannique	229	6,368	1,349,504	3,550,000	330,000	105,000	115,000	485,000	76,000	27,000	11,800	1,300
Manitoba et Territ. du Nord-Ouest	692	9,277	2,449.299	7,900,000	945,000	294,000	185,000	1,150,000	90,000	38,000	26,000	2,000
Totaux.	8,664	64 072	30,851,179	107,145,000	23,695,000	3,237,200	4,925,500	22,353,000	1,829,000	886,000	341,900	14,780

Rapport du Directeur général des Postes.

SERVICE POSTAL PAR CHEMIN DE FER.

Dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1894, on a établi la circulation postale sur un parcours de 507·20 milles de nouvelles voies ferrées, comme le montre l'état ci-après :—

Nom du chemin de fer.	Points entre lesquels les chemins de fer ont été utilisés depuis juin 1893.	Milles.
PACIFIQUE CANADIEN—		
Division-Ouest.		
Section de la Pierre-à-Pipe..........	De Reston à la jonction Monteith	31·30
" de Pasqua	De Pasqua à North-Portal..................	160·30
Embranchement de St-Jérôme..........	Prolongement de Saint-Jérôme à Sainte-Agathe-des-Monts................................	30·40
COMTÉ DE DRUMMOND....................	Nicolet et Saint-Hyacinthe..........................	64·
IRONDALE, BANCROFT ET OTTAWA...........	De Gooderham à la jonction du Grand-Tronc.....	17·
MONTRÉAL ET SOREL......................	De Saint-Lambert à Sorel-Ouest...................	45·
NELSON ET FORT-SHEPHERD................	De Kootenay à Waneta........................	55·20
COMPAGNIE DE FER, DE HOUILLE ET DE CHEMIN DE FER DE NEW-GLASGOW	De la jonction Ferrona à Sunny-Brae..........	13·
OTTAWA, ARNPRIOR ET PARRY-SOUND.......	D'Ottawa à Eganville...........................	75·30
OTTAWA ET VALLÉE DE LA GATINEAU.......	Prolongement de Kazabazua à Wright	10·20
SAINT-LAURENT ET ADIRONDACK...........	De Beauharnois à Saint-Stanislas.................	5·50
	Total............................	507·20

ETAT indiquant la distance parcourue quotidiennement par les malles sur chaque ligne de chemin de fer au Canada, en juin 1894.

Nom du chemin de fer.	Longueur actuelle de la voie en milles.	Service quotidien par les bureaux ambulants.		Service quotidien par les sacs confiés aux employés des compagnies.
		Nombre de bureaux ambulants.	Parcours, milles.	Distance en milles.
Alberta	66·5			133·
Baie de Quinté	60·	2	208·	32·
Boston et Maine	33·75	1	67·5	61·5
Canada-Atlantique	152·7	1	156·5	503·4
Cie de houille et de ch. de fer du Canada	12·			24·
Canada-Eastern	117·			306·
Pacifique Canadien	6,571·2	48	12,659·	6,355·16
Caraquette	65·			88·33
Ontario-Central	104·	2	268·	
Vermont-Central	88·28	2	238·64	284·8
Colombie et Kootenay	28·			56·
Cumberland	32·			74·
Comté de Drummond	64·	1	128·	
Elgin, Petitcodiac et Havelock	27·			54·
Erié et Huron	66·	1	134·	103·
Esquimalt et Nanaïmo	78·	2	156·	
Grand-Tronc	2,913·84	54	7,926·20	9,437·88
Intercolonial	1,092·	16	4,026·	568·
Irondale, Bancroft et Ottawa	17·			34·
Kent-Northern	27·			54·
Kingston et Pembroke	104·	2	208·	61·
Lac-Erié et Rivière-Détroit	61·48	1	76·	93 92
L'Assomption	3·5			14·
Basses-Laurentides	39·			78·
Maine-Central	53·			106·
Manitoba et Nord-Ouest	234·2	1	222·9	67·3
Michigan-Central	355·8	3	622·56	180·60
Montréal et Sorel	45·			90·
Nelson et Fort-Shepherd	55·2			110·4
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·			72·
Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow.	13·			26·
New-Westminster et Southern	24·3			48·6
Northern-Pacific	210·4	1	185·5	89·6
Central de la Nouvelle-Ecosse	74·			166·
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	75·3	1	150·6	
Ottawa et Vallée de la Gatineau	55·7	1	115·4	
Jonction de Pontiac du Pacifique	59.3	1	118·6	
Ile du Prince-Edouard	207·8	2	234·2	358·2
Québec-Central	138·	2	286·	
Québec et Lac-Saint-Jean	241·	2	313·	48·
Salisbury et Harvey	48·	1	96·	
Ligne Riveraine	82.			164·
Saint-Laurent et Adirondack	5·5			40·
Témiscouata	113·	2	226·	
Les Mille-Iles	3·5			28·
Windsor et Annapolis	130·	1	260·	198·
Yarmouth et Annapolis	87·	1	174·	
Totaux	14,170·25	152	29,256·60	20,208·69

TABLEAU COMPARATIF du service des malles par chemins de fer en juin 1894 et juin 1893.

Date.	Milles de chemins de fer exploités sur lesquels ont circulé les malles.	Service quotidien par bureaux ambulants.		Service quotidien par les sacs confiés aux employés des compagnies.	Parcours total.	
		Nombre des bur. ambul. en activité.	Parcours, milles.		Quotidien.	Annuel.
En juin 1894	14,170	152	29,256	20,208	49,464	15,554,432
En juin 1893	13,703	150	29,825	18,063	47,888	15,579,488
	467	2	569	2,145	1,576	25,056

Le nombre additionnel de milles de chemins de fer sur lesquels les malles ont été transportées depuis le dernier rapport se chiffre par		507·20
Moins la diminution suivante depuis juin 1893—		
Chemin de fer Pacifique Canadien, Buckingham et la jonction de Buckingham	4·	
Chemin de fer Pacifique Canadien, Perth et Toronto	5·40	
" " St-Guillaume et Drummondville.	22·04	
Chemin de fer du Grand-Nord, Saint-Jérôme et New-Glasgow	8·01	
		39·45
Augmentation réelle		467·75

On remarquera comme étant quelque peu anormal que bien qu'on ait ajouté 467·75 milles au service postal sur les chemins de fer durant le dernier exercice, le nombre de milles parcourus cette année est de 25,056 milles moindre que celui inscrit sous le même titre l'an dernier. Cette différence s'explique par le fait que sur quelques-unes des plus longues routes, on a diminué pendant l'année la fréquence du service. Sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, par exemple, un convoi supplémentaire circulait entre Montréal et Moosomin pour répondre à l'augmentation des affaires occasionnée par l'exposition universelle de Chicago, et en conséquence le nombre de milles parcourus l'an dernier, comparé à celui de l'année précédente, accusait une augmentation dépassant de beaucoup la moyenne. La suppression de ce convoi et la diminution des convois sur les autres lignes, bien qu'ayant un effet défavorable sur le nombre de milles parcourus, n'ont pas diminué d'une manière sensible l'efficacité du service en général ; et il est à propos de dire que les dépenses des postes n'ont été que très faiblement affectées. Comme il a été dit dans le rapport de l'an dernier, l'arrangement conclu avec le chemin de fer du Pacifique Canadien relativement à sa ligne-mère, et avec le Grand-Tronc relativement à toutes ses lignes, permet au département d'employer pour le service des malles, sans compensation additionnelle, tous les convois que ces compagnies jugent à propos de faire circuler ; de sorte que les seuls frais occasionnés par l'emploi de ces convois additionnels sont ceux du service entre les bureaux sur la route et les stations du chemin de fer.

Les extensions de service à remarquer ont principalement eu lieu dans les territoires du Nord-Ouest et dans la Colombie-Britannique. L'utilisation de la ligne du chemin de fer entre la frontière des Etats-Unis et Pasqua, sur la ligne-mère du Pacifique Canadien, marque un point important dans le service des malles des territoires du Nord-Ouest et de la Colombie-Britannique. Cette ligne met nos provinces de l'ouest en communication intime avec les Etats de l'ouest des Etats-Unis.

La construction du chemin de fer de Nelson et Fort-Sheppard, qui virtuellement fait pénétrer le réseau du chemin de fer Northern-Pacific jusqu'au cœur de la région de

Kootenay, a permis au département d'étendre son service jusque dans une région qui, à cause de son caractère montagneux, était de toute manière inaccessible depuis le mois de décembre jusqu'au mois d'avril de chaque année. Jusqu'à l'hiver dernier les malles destinées à cette contrée étaient transportées à dos de cheval à partir de quelque endroit dans l'Etat limitrophe de Washington, et les difficultés qui s'opposaient au bon fonctionnement du service sous le rapport de la fréquence et de la régularité ont enlevé aux services établis presque toute leur valeur. Mais ce n'est pas le seul moyen dont dispose maintenant le département de pénétrer dans cette région. Dans le cours de l'an dernier une ligne a été construite depuis Nakusp, endroit situé sur la rivière Colombie à environ 65 milles au sud de Revelstoke, jusqu'à New-Denver, un prospère établissement minier qui est relié par une ligne de diligence à Kaslo, sur le lac Kootenay ; et une autre ligne est en cours de construction depuis Revelstoke en allant vers le sud du côté de Nakusp. On espère que lorsque le raccordement sera opéré avec la ligne-mère du Pacifique Canadien, ce district sera doté d'un service aussi efficace qu'on puisse désirer.

Les crues sur le Fraser et autres rivières dans la Colombie-Britannique, le printemps dernier, ont obligé le département à suspendre tous ses services ordinaires et d'employer tous les moyens de transport qui se sont présentés pour le service des malles dans ce pays. Heureusement, cependant, les propriétaires des bateaux à vapeur qui circulent sur ces rivières ont mis leurs bateaux à la disposition du département, et les inconvénients occasionnés par la suspension du service régulier n'ont pas été considérables.

Au nombre des services postaux établis, il faut mentionner celui qui a été inauguré entre Pakan et le lac La Biche, en passant par le lac La Selle et le lac du Poisson-Blanc. Cette route a une longueur de 120 milles, et le bureau de poste le plus éloigné se trouve à 55 milles plus au nord que n'importe quel autre bureau dans le Nord-Ouest canadien. Son point de raccordement avec la ligne-mère du Pacifique Canadien est à Calgary, et les routes intermédiaires, chemin de fer et diligence, couvrent une distance de 404 milles.

Depuis le récent voyage d'inspection fait dans la région du Yukon sous les auspices du département de l'intérieur, des demandes d'établissement d'un service postal avec ce pays éloigné ont été présentées à ce département. Actuellement les mineurs, qui sont les seuls résidants, sont obligés de compter, pour la transmission de leur correspondance, sur les voyages fortuits que peuvent faire des individus entre les camps, avec toutes les incertitudes et les retards que comporte ce mode de transport.

A l'autre extrémité du Canada, on a établi un service qui n'est encore qu'une expérience, mais qui pourra donner des résultats importants. Jusqu'à présent les malles destinées à l'Ile du Prince-Edouard ont été expédiées pendant l'été par la Pointe-du-Chêne dans le Nouveau-Brunswick, et par Pictou dans la Nouvelle-Ecosse, ce qui occasionnait des voyages par eau de 45 milles et 60 milles respectivement. Cette année, outre ces services, les malles destinées à l'Ile du Prince-Edouard ou qui en viennent, passent par le Cap-Tourmente, qui n'est éloigné que de neuf milles du Cap-Traverse, dans cette île ; et avant les changements d'hiver dans l'horaire du chemin de fer Intercolonial, le temps qu'on gagnait était des plus encourageants. Lorsque la correspondance se fera régulièrement entre toutes les routes, les avantages de cette route postale seront évidents si l'on tient compte des distances à parcourir. A partir de la jonction de Painsec, le dernier point dans l'est qui soit commun aux trois routes, la distance jusqu'à l'île par voie de la Pointe-du-Chêne est de 56 milles—11 milles par chemin de fer et 45 milles par eau—la distance par voie de Pictou est de 234 milles, 174 milles par chemin de fer et 60 par eau ; la distance par voie du Cap-Tourmente est de 67 milles, 58

milles par chemin de fer et 9 par eau. Sous le rapport de la distance réelle, la route de la Pointe-du-Chêne est un peu plus avantageuse, mais elle est plus que compensée par le fait que le voyage par eau est cinq fois plus considérable que par la route du Cap-Tourmente. Comme la grande masse de la correspondance américaine à destination de l'île et toute la correspondance venant de l'ouest du Canada doit passer par la jonction de Painsec, l'importance de la nouvelle route pour la transmission de cette correspondance est évidente.

On remarquera que le service postal du Canada a pris un tel développement qu'on peut augmenter considérablement les communications postales sans une grande augmentation de frais. Comme preuve de cette assertion, j'attire l'attention sur le fait qu'en ouvrant 254 bureaux de poste l'an dernier, les nouvelles routes postales nécessaires n'ont atteint que 1,005 milles, ou une moyenne de moins de quatre milles pour chaque bureau de poste, bien que les trois bureaux de poste déjà mentionnés dans les territoires du Nord-Ouest aient exigé 120 milles et que d'autres bureaux dans le Manitoba aient exigé un prolongement de 50 milles. D'après la statistique de l'an dernier le nombre moyen de milles de routes postales pour chaque bureau de poste au Canada a été de 7·2.

SERVICE POSTAL OCÉANIQUE SUR L'ATLANTIQUE.

Le contrat avec MM. H. et A. Allan, de la Compagnie des Steamers océaniques de Montréal, a été de nouveau renouvelé pour un an à compter du 24 décembre 1894.

Le service durant l'année a été fait d'une manière très satisfaisante par le *Parisian*, le *Sardinian*, le *Mongolian*, le *Laurentian* et le *Numidian* de la ligne Allan, et le *Labrador* et le *Vancouver* de la ligne Dominion.

SERVICE POSTAL OCÉANIQUE SUR LE PACIFIQUE.

Le chiffre de la correspondance échangée entre le Canada et le Japon et la Chine, comme l'indique le tableau suivant, continue d'augmenter, et le service lui-même se fait sous tous rapports de la manière la plus satisfaisante :

MONTANT des colis de poste passant entre Vancouver, Colombie-Britannique, et les bureaux de poste suivants en Chine et au Japon, pour l'année qui s'est terminée le 30 novembre 1894.

Bureaux.	Lettres.	Poids.		Journaux.	Poids.		Divers.	Poids.		Colis.	Poids.	
		Liv.	Onces.		Liv.	Onces.		Liv.	Onces.		Liv.	Onces.
Yokohama........	93,583	3,163	8	32,314	7,168	11	27,014	8,080	....	247	426	11
Hong-Kong	46,561	2,866	1	9,104	1,702	15	7,377	2,211	11	5	15	8
Shanghaï.........	17,793	1,108	....	4,875	1,162	10	2,337	820	14	......	....	....
Tokio	5,049	238	6	4,587	157	15	4,834	1,564	13	......	....	....
Amoy	328	14	14	10	12	13	1,616	241	2	......	......	....
Totaux	163,314	7,390	13	50,890	10,205	0	43,178	12,918	8	252	442	3
Totaux en 1892-93	143,878	5,960	8	42,800	8,329	14	39,997	12,044	5	308	400	1
Augmentation.	18,436	1,489	4	8,090	1,876	2	3,171	874	3	.....	42	2

NOTE.—En outre, des sacs directs ont été expédiés aux endroits désignés comme suit :—Yokohama, 1,082 ; Hong-Kong, 125 ; Shanghaï, 149 ; Tokio, 308 ; Kobe, 116 ; Hakodate, 57 ; Nangasaki, 71.

La correspondance avec les colonies australiennes, comme l'indique le tableau suivant, accuse aussi une très forte augmentation dans chaque catégorie de colis de poste :

TABLEAU indiquant le nombre de colis de poste échangés entre Vancouver, Colombie-Britannique, et les bureaux de poste suivants en Australie, y compris Honolulu, et Suva, Fidji, pour l'année qui s'est terminée le 30 novembre 1894.

Bureaux.	Lettres.	Poids.		Journaux.	Poids.		Livres et échantillons.	Poids.	
		Liv.	Onces.		Liv.	Onces.		Liv.	Onces.
Sydney	48,317	1,847	7	75,428	16,773	7	29,188	8,198	1
Melbourne	29,957	1,118	10	58,808	10,835	2	25,577	7,064	9
Brisbane	8,484	405	8	21,310	4,609	4	8,914	2,482	10
Honolulu	25,437	926	4	29,793	6,197	14	12,782	3,739	11
Adélaïde	5,336	221	4	20,884	4,164	1	10,048	2,250	8
Nouvelle-Zélande	6.352	188	12	16,035	3,217	4	6,072	1,811	5
Suva, Fidji	911	33	11	1,634	195	11	235	50	6
Auckland	477	28	8	426	110	6	9	8	6
Tasmanie	275	16	2	189	49	8	26	47	8
Courrier, en route	129	11	8	19	5	12			
Totaux	125,675	4,797	10	224,526	46,158	5	92,851	25,653	0

SERVICE DES ANTILLES.

Le nombre de colis de poste échangés entre le Canada et les Antilles, par les steamers canadiens, pour l'année qui s'est terminée le 30 novembre 1894, se chiffrait comme suit :—

Lettres, 11,203 ; journaux, livres, etc., 3,182 ; paquets, sacs et paniers, 135.

DISTRIBUTION GRATUITE PAR FACTEURS.

TABLEAU du nombre de lettres, cartes-poste et journaux distribués gratuitement par facteurs, pour l'année qui s'est terminée le 30 novembre 1894.

Bureaux.	Cartes-poste.	Lettres de ville.	Lettres chargées.	Autres lettres.	Lettres et cartes-poste.	Journaux.	Lettres, cartes-poste et journaux.	Facteurs. Distribution actuelle.	Facteurs. Y compris les surintendants et trieurs.
Halifax	130,378	337,182	8,700	710,448	1,186,708	522,773	1,709,481	17	19
Hamilton	567,306	570,535	28,394	1,332,886	2,499,121	918,176	3,417,297	36	40
Kingston	203,228	196,451	13,114	644,976	1,057,769	582,749	1,640,518	9	10
London	357,324	275,089	25,923	1,051,924	1,710,260	727,193	2,437,453	23	29
Montréal	1,074,849	3,074,919	137,905	4,059,595	8,347,268	3,224,956	11,572,224	96	112
Ottawa	322,288	385,473	39,579	1,119,292	1,866,632	1,412,975	3,279,607	35	40
Québec	331,926	377,629	43,486	1,100,993	1,854,034	799,612	2,653,646	25	24
Saint-Jean	211,054	186,084	8,367	752,552	1,158,057	744,182	1,902,239	22	27
Toronto	2,811,710	3,999,801	344,802	8,961,453	16,117,766	3,786,703	19,904,469	107	122
Victoria	44,589	99,307	2,875	238,168	384,939	294,128	679,067	14	14
Winnipeg	152,173	361,618	14,736	785,804	1,314,331	918,786	2,263,117	22	25
Totaux.	6,206,825	9,864,088	667,881	20,758,091	37,496,885	14,062,233	51,459,118	406	462

Relevé des quantités de timbres-poste, bandes timbrées, carte-poste et enveloppes timbrées, reçus et distribués pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.

REÇUS.

—	Timbres-poste de ½ centin.	Timbres-poste de 1 centin.	Timbres-poste de 2 centins.	Timbres-poste de 3 centins.	Timbres-poste de 5 centins.	Timbres-poste de 6 centins.	Timbres-poste de 8 centins.	Timbres-poste de 10 centins.	Timbres-poste de 15 centins.	Timbres-poste de 20 centins.	Timbres-poste de 50 centins.
Solde de l'exercice dernier	59,300	4,545,600	1,647,600	5,036,300	608,100	125,000	100,000	155,050	352,150	475,000	486,050
Reçu du fabricant	950,000	43,650,000	12,200,000	74,800,000	3,200,000	400,000	1,750,000	100,000	....	....	....
Hors de service, renvoyés par les direct. de poste	1,644	14,044	4,177	22,755	1,393	88	272	109	....	208	48
En bon état ainsi renvoyés	....	2,000	....	9,000	100	....	....	100	....	....	....
Excédent sur les opérations de l'exercice	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total	1,010,944	48,211,644	13,851,777	79,868,055	3,809,593	525,088	1,850,272	255,259	352,150	475,208	486,098

DISTRIBUÉS.

—	Timbres-poste de ½ centin.	Timbres-poste de 1 centin.	Timbres-poste de 2 centins.	Timbres-poste de 3 centins.	Timbres-poste de 5 centins.	Timbres-poste de 6 centins.	Timbres-poste de 8 centins.	Timbres-poste de 10 centins.	Timbres-poste de 15 centins.	Timbres-poste de 20 centins.	Timbres-poste de 50 centins.
Distribués aux direct. de poste pendant l'exercice	860,100	41,236,300	12,138,500	76,573,200	3,003,900	346,100	1,398,350	211,300	45,000	41,800	8,100
Timbres-poste gâtés qu'on a détruits	1,644	14,044	4,177	22,755	1,393	88	272	109	....	208	48
Item en suspens	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Solde au 30 juin 1894	149,200	6,961,300	1,709,100	3,272,100	804,300	178,900	451,650	43,850	307,150	433,200	477,950
Total	1,010,944	48,211,644	13,851,777	79,868,055	3,809,593	525,088	1,850,272	255,259	352,150	475,208	486,098

Valeur des distributions effectuées pendant l'exercice, jusqu'au 30 juin 1894, $3,550,214.40. La valeur totale de la distribution de timbres-poste, pendant l'exercice précédent, s'élevait à $3,539,366.05, indiquant une augmentation comparative dans la distribution pour le dernier exercice de $10,848.35.

RELEVÉ des quantités de timbres-poste, bandes timbrées, cartes-poste et enveloppes timbrées, reçus et distribués pendant l'exercice clos le 30 juin 1894

—	Timbres de chargements de 2 centins.	Timbres de chargements de 5 centins.	Bandes postales.	Cartes-lettre de 3 centins.	Cartes-postales n° 1 de 1 centin.	Cartes-postales de 2 centins de l'U. P.	Cartes-réponse de 2 centins.	Enveloppes. 1 centin.	Enveloppes. 3 centins n° 1	Enveloppes. 3 centins n° 2	Valeur.
REÇUS.											$ cts.
Solde de l'exercice dernier......	400	307,900	65,400	108,650	552,400	12,700	11,850	43,900	29,700	25,900	709,964 45
Reçu du fabricant	......	......	546,000	126,500	23,544,000	55,000	192,000	30,000	60,000	80,000	3,519,300 00
Hors de service, renvoyés par les direct. de poste.	441	1,022	3,471	876	2,297	895	107	269	259	127	1,276 93$\frac{3}{5}$
En bon état ainsi renvoyés......	......	......	......	1,950	1,900	400	......	500	100	600	420 40
Excédent sur les opérations de l'exercice......	......	......	......	......	200	......	......	......	......	......	2 00
Total	841	308,922	614,871	237,976	24,100,797	68,995	203,957	74,669	90,059	106,627	4,230,963 78$\frac{3}{5}$
DISTRIBUÉS.											
Distribué aux direct. de poste pendant l'exercice.	......	307,900	431,700	104,650	23,705,100	49,400	151,500	31,200	62,900	89,100	3,550,214 40
Timbres-poste gâtés qu'on a détruits......	441	1,022	3,471	876	2,297	895	107	269	259	127	1,276 93$\frac{3}{5}$
Item en suspens......	......	......	......	......	......	......	100	......	......	......	2 00
Solde au 30 juin 1894......	400	......	179,700	132,450	393,400	18,700	52,250	43,200	26,900	17,400	679,470 45
Total......	841	308,922	614,871	237,976	24,100,797	68,995	203,957	74,669	90,059	106,627	4,230,963 78$\frac{3}{5}$

Valeur des distributions effectuées pendant l'exercice jusqu'au 30 juin 1893, $3,550,214.40. La valeur totale de la distribution de timbres-poste, pendant l'exercice précédent, s'élevait à $3,539,366.05, indiquant une augmentation comparative dans la distribution pour le dernier exercice de $10,848.35.

TIMBRES-POSTE.

Le département se propose de distribuer pour les lettres déposées dans les boites, c'est-à-dire pour les lettres passant dans les limites d'une distribution gratuite dans les villes, une enveloppe de 2 centins que le public trouvera sans doute bien commode.

LETTRES CHARGÉES.

Il y a eu une légère diminution dans le nombre de lettres chargées transportées par la poste au Canada, dans le cours de l'exercice qui a fini le 30 juin 1894, on en estimait le nombre à 3,237,200. En 1893, le nombre avait été de 3,254,000, de sorte que, de même que l'an dernier, les rapports de cette année accusent une légère diminution.

Il y a eu, durant l'exercice terminé le 30 juin 1894, 222 cas de vol de contenu ou de partie de contenu de lettres, ou de perte de lettres chargées contenant de l'argent, expédiées par les postes du Canada. En 1893 ce nombre avait été de 149.

Dans 42 de ces cas, le contenu ou partie du contenu de ces lettres a été recouvré des employés responsables, ou remboursé autrement. Dans 39 cas, on a déclaré à la réception de la lettre, que tout ou partie du contenu manquait, mais on n'a pu obtenir aucune explication du prétendu détournement. Le contenu ou partie du contenu a été recouvré ou remboursé dans 38 cas où les lettres avaient été perdues, volées ou délivrées à une fausse adresse. Vingt-huit lettres ont été volées dans les bureaux de poste ou dans les malles en route, et le contenu n'en a pas été recouvré, et dans 29 cas semblables le département a réussi à recouvrer le contenu ou à le faire rembourser. Il y a eu 35 lettres accidentellement détruites en cours de transmission par la poste.

On calcule que le nombre de lettres chargées, expédiées par la poste durant les dix années terminées le 30 juin 1894, est comme suit :—

Année terminée le 30 juin		1885	3,000,000
do	do	1886	3,400,000
do	do	1887	3,560,000
do	do	1888	3,580,000
do	do	1889	3,649,000
do	do	1890	3,280,000
do	do	1891	3,192,000
do	do	1892	3,286,700
do	do	1893	3,254,000
do	do	1894	3,237,200

LETTRES DE REBUT.

Ci-suit un résumé des opérations de la division des rebuts du ministère des postes du Canada, pendant l'exercice qui a fini le 30 juin 1894 :—

Lettres d'origine canadienne renvoyées par les postes du Royaume-Uni, faute de livraison..................	9,465
Lettre d'origine canadienne renvoyées par l'administration des postes des Etats-Unis pour la même cause.......	98,375
Lettre d'origine canadienne renvoyées par les colonies anglaises et les pays étrangers pour la même cause....	1,973
	109,813
Moins—les lettres chargées comprises dans ce total et reportées à la classe des lettres chargées..........	1,543
	108,270
Lettres de rebut, circulaires, cartes postales, etc , reçues des postes du Canada..............................	817,929
Lettres de rebut chargées qui contenaient des valeurs.....	15,606
Lettres, circulaires, cartes postales, etc., envoyées à la division des rebuts pour des causes spéciales, telles que vices d'adresse, défaut d'affranchissement, etc........	* 95,048
	1,036,853

* Sur ce nombre 4,591 étaient des lettres chargées ou contenaient des valeurs.

FOURNITURES POSTALES.

On trouvera dans l'annexe des états détaillés donnant les opérations de la division des impressions et fournitures des postes.

Les dépenses de cette division ont été beaucoup plus considérables que pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1893 : pour cet exercice là elles se chiffraient par $109,138.24, tandis que pour l'exercice terminé le 30 juin 1894 elles se sont élevées à $130,905.04 ; la plus grande partie de l'augmentation tombe sous le titre des impressions et de la papeterie.

Le montant dépensé par l'entremise de cette division en 1892 a été de $120,562.06, de sorte que, ainsi qu'on le faisait remarquer dans le rapport de l'an dernier, il semble impossible d'éviter une fluctuation considérable dans le coût des fournitures postales.

Une exposition des articles employés pour le service des postes dans les pays de l'union postale a eu lieu à Milan, Italie, dans le cours de l'été de 1894 ; le département des postes du Canada y a pris une large part et a reçu le premier prix, savoir, un diplôme d'honneur (le seul prix pour la section des postes), et des éloges flatteurs de la part de l'administration de l'exposition et de la presse italienne.

RECETTES ET DÉPENSES.

ETAT du revenu du ministère des postes du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

——	$ c.	$ c.
Bal. dues par les direct. de poste sur anciens comptes du revenu le 30 juin 1893.	....	22,927 55
Timbres-poste, cartes-poste, etc., vendues.	3,554,196 45	
MOINS—Les timbres fournis au bureau international de l'union postale ....$ 58 40		
Timbres détruits en cours de transmission à des bureaux dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.......... 11,220 00		
	11,278 40	
		3,542,918 05
Port payé en argent sur lettres délivrées	....	17,978 45
do do journaux	....	2,433 67
Port perçu par les facteurs	....	226 82
Loyers des boîtes aux lettres et tiroirs	....	23,024 33
Port sur colis postaux échangés dans les sacs fermés entre l'île Turque et les Etats-Unis et Terreneuve, du 1er janvier au 31 décembre 1893	....	14 99
Frais de transit pour le Japon, du 1er janvier au 31 décembre 1892	....	148 67
Frais de port sur les colis du Royaume-Uni, du 1er janvier au 31 déc. 1892	....	11,987 22
do do de la Jamaïque, du 1er oct. 1892 au 30 sept. 1893	....	12 65
do do des Barbades, du 1er janvier au 31 décembre 1893.	....	7 45
do do des îles Sous-le-Vent, du 1er juillet au 31 déc. 1893.	....	1 10
Commissions sur mandats-poste	....	108,024 13
Profit sur le change dans les transactions de mandats-poste avec d'autres pays.	....	2,358 54
Mandats-poste annulés, c'est-à-dire, mandats-poste émis entre le 1er juillet 1892 et le 30 juin 1893 dont le paiement n'avait pas été réclamé au 30 juin 1894	....	2,354 97
Revenu brut	....	3,734,418 59
DÉDUCTIONS.		
Appointem., allocat. pour expéditions en passe, allocat. pour loyer, combust. et éclair., et compensat. aux direct. de poste sur transact. de mandats-poste.	874,621 52	
Escompte aux vendeurs de timbres-poste	17,926 17	
Lettres insuffisamment affranchies, mal expédiées et de rebut	2,760 37	
Montant payé pour le rachat de timbres	2,095 60	
do des timbres remboursés	17 34	
Balance de commission payée à d'autres pays sur transact. de mandats-poste.	2,548 16	
Coût de remises aux Etats-Unis sur transactions de mandats-poste	55 76	
Pertes par incendie, effraction, etc.	2,176 33	
Bal. dues par les direct. de poste sur anc. comptes du rev., jusq. 30 juin 1894.	22,876 28	
		925,077 53
Revenu net	....	2,809,341 06

ETAT de la dépense du ministère des postes du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1894.

——	Payé par chèques à même le crédit parlementaire.
Transport des malles par terre	820,369 35
do bateaux à vapeur, etc	77,235 33
do chemins de fer	1,215,728 43
Confection et réparation de sacs de malle et serrures	26,323 09
Total	2,139,656 20
Appointements payés par chèques	1,170,227 62
Frais de voyages	9,180 52
Mémoires de fournisseurs	79,253 71
Loyers, combustible et éclairage	2,082 66
Papeterie, impressions et annonces	67,531 06
Divers déboursés payés par chèques	49,329 54
Total, dépenses par chèques	3,517,261 31

D'après le tableau qui précède, on verra que les recettes brutes des postes pour l'exercice clos le 30 juin 1894, n'ont dépassé celles de l'exercice terminé le 30 juin 1893, que de $35,833.35 ; le chiffre pour l'exercice 1893 ayant été de $2,773,507.71, et pour 1894, $2,809,341.06.

Quelque faible que soit l'augmentation des recettes de l'année, le Canada soutient favorablement la comparaison avec le Royaume-Uni sous ce rapport ; le total des recettes postales du service impérial des postes pour l'année 1894 ayant été de £10,472,000, tandis que pour l'année 1893 le chiffre avait été £10,344,000, indiquant une augmentation de £128,000 seulement pour 1894.

Les recettes et les dépenses des postes pour les six années finissant le 30 juin 1894 ont été comme suit :—

Année terminée le 30 juin.	REVENU.				RECETTES.			
	Brut.	Pour-cent de l'augment. annuelle.	Net.	Pour-cent de l'augment. annuelle.	Déductions sur les recettes.	Pour-cent de l'augment. annuelle.	Payé par chèques.	Pour-cent de l'augment. annuelle.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
1889	2,984,222 60	....	2,220,503 66	....	763,718 94	....	2,982,321 48	
1890	3,223,614 63	8·02	2,357,388 95	6·16	866,225 68	13·42	3,074,469 91	3·09
1891	3,374,887 66	4·69	2,515,823 44	6·72	859,064 22	*0·83	3,161,675 72	2·84
1892	3,542,611 02	4·97	2,652,745 79	5·44	889,865 23	3·58	3,316,120 03	4·88
1893	3,696,062 36	4·33	2,773,507 71	4·55	922,554 65	3·67	3,421,203 17	3·17
1894	3,734,418 59	1·04	2,809,341 06	1·29	925,077 53	0·27	3,517,261 31	2·81

* Diminution.

Le tableau suivant indiquera quel grand développement ont pris les opérations des postes durant les dix dernières années.

—	1884.	1894.
Nombre de bureaux de poste au Canada	6,837	8,664
Nombre de milles de routes postales	47,131	64,072
Nombre de lettres transportées par la poste	66,100,000	107,145,000
Nombre de milles de chemin de fer sur lesquels les malles sont transportées.	8,932	14,170
Revenu	$ 2,330,741	$ 3,734,418
Dépôt dans les caisses d'épargne	$ 6,441,439	$ 7,524,286
Mandats d'argent émis	$10,067,049	$13,245,990

MANDATS D'ARTICLES D'ARGENT.

Les bureaux de mandats-poste ouverts le 30 juin 1894 étaient au nombre de 1,193, soit une augmentation de 25 pendant l'exercice, répartis comme suit :—

Ontario	604
Québec	183
Nouvelle-Ecosse	161
Nouveau-Brunswick	99
Ile du Prince-Edouard	14
Manitoba	55
Territoires du Nord-Ouest	34
Colombie-Britannique	43

Les tableaux ci-annexés donnent les opérations de ce service, tant à l'intérieur qu'à l'étranger, jusqu'au 30 juin 1894.

On y voit que l'échange des mandats-poste avec le Royaume-Uni et les autres pays s'est fait comme suit :—

Pays.	Délivrés au Canada.		Payables au Canada.	
	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.
		$ c.		$ c.
*Royaume-Uni	77,104	909,273 31	28,508	458,703 04
Etats-Unis	159,130	1,634,750 03	94,481	1,451,817 25
France	4,238	41,278 90	1,270	29,280 80
Allemagne	2,344	34,270 56	485	15,469 93
Italie	1,861	51,884 57	23	468 62
Terreneuve	1,052	19,208 23	6,723	220,234 08
Belgique	984	18,357 27	405	13,223 13
Suisse et Roumanie	419	5,251 89	122	2,342 11
Japon	667	19,202 81	61	1,108 01
Jamaïque	71	1,166 53	286	6,207 07
Colonies de l'Australie et Nouvelle-Zélande	654	16,450 23	569	13,285 79
Barbades	66	716 45	166	3,161 93
Hong-Kong	120	4,856 15	42	619 61
Iles Sous-le-Vent	28	692 80	151	5,141 07
Bermudes	78	1,116 78	94	1,207 95
Guiane anglaise	12	104 70	76	1,840 46
‡Iles Hawaïennes	12	129 26	15	232 81
Total	248,840	2,758,710 47	133,477	2,224,343 66

*Y compris toutes les colonies anglaises et les pays étrangers avec lesquels le Canada n'échange pas directement de mandats-poste.

‡L'échange avec Hawaï a été effectué par l'entremise du département des postes des Etats-Unis et a commencé le 1er janvier 1894.

RELEVÉ des opérations du service des mandats-poste entre le Canada et les autres pays, par exercice, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1894.

Exercice terminé le 30 juin.	Etats-Unis.		Royaume-Uni.		France.		Allemagne, Danemark, Suède et Norvège.		Italie.		Suisse et Roumanie.		Belgique.	
	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-postes payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1868	...	...	389,796	87,437	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1869	...	...	367,092	94,308	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1870	...	...	415,393	110,585	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1871	...	...	474,376	121,644	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1872	...	...	577,443	142,301	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1873	...	...	665,407	156,888	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1874	...	...	661,501	171,487	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1875	...	...	572,246	174,160	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1876	212,135	156,134	491,363	194,680	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1877	276,821	207,889	409,474	188,116	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1878	328,264	246,586	383,808	189,082	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1879	335,200	308,256	361,940	176,067	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1880	420,966	494,637	397,589	181,561	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1881	610,094	807,372	430,686	175,461	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1882	781,167	1,003,079	550,150	170,304	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1883	1,023,548	1,015,358	827,200	196,467	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1884	1,190,852	959,691	862.822	257,738	...	...	16,100	5,612	11,482	592	3,804	696	*929	*1,295
1885	1,288,245	820,046	769,679	299,563	†8,724	†5,107	23,039	7,137	23,273	620	3,643	1,069	1,146	3,343
1886	1,232,000	861,347	753,743	294,484	16,720	18,475	29,425	7,447	30,632	865	3,702	1,356	2,113	4,550
1887	1,262,382	1,096,363	837,146	304,115	20,409	12,717	40,318	9,700	48,000	1,331	3,069	1,661	3,726	4,686
1888	1,297,734	1,283,094	958,001	328,674	27,077	13,656	39,797	9,782	31,478	1,517	3,920	2,007	7,305	3,812
1889	1,391,743	1,261,103	1,033,331	364,657	31,719	13,833	30,929	10,518	32,044	1,654	3,255	2,460	15,876	4,937
1890	1,471,946	1,332,196	1,000,460	383,263	33,190	17,675	34,093	9,804	39,636	1,067	4,247	3,523	15,764	4,743
1891	1,469,819	1,465,904	975,378	381,452	38,275	22,983	31,265	10,462	48,061	939	5,090	2,963	11,474	8,654
1892	1,478,102	1,515,212	937,679	393,289	39,420	30,879	31,370	10,26	57,528	971	6,088	3,075	15,303	9,260
1893	1,461,304	1,645,140	845,930	412,588	37,736	29,266	34,491	13,29	48,761	851	5,025	705	12,753	11,358
1894	1,634,750	1,451,817	909,273	458,703	41,279	29,281	34,271	15,46	51,885	469	5,251	2,342	18,357	13,223

†Opérations de huit mois seulement, depuis le 1er novembre 1884.

*Opérations de neuf mois seulement, depuis le 1er octobre 1883.

RELEVÉ des opérations du service des mandats-poste entre le Canada et les autres pays, par exercice, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1894.

Exercice terminé le 30 juin.	Terreneuve.		Jamaïque.		Japon.		Colonies Australiennes et Nouv.-Zélande.		Hong-Kong.		Barbades.		Iles Sous-le-Vent.		Bermudes.		Guyane anglaise.		Iles Hawaïennes.	
	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.	Montant des mandats-poste délivrés au Canada.	Montant des mandats-poste payables au Canada.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1868	3,321	3,142																		
1869	3,246	6,514																		
1870	5,246	7,328																		
1871	4,321	5,049																		
1872	3,656	4,928																		
1873	4,799	3,807																		
1874	5,753	6,014																		
1875	7,197	6,930																		
1876	5,305	8,499																		
1877	5,699	12,280																		
1878	6,245	23,076																		
1879	5,061	21,509																		
1880	3,570	22,452																		
1881	4,883	19,901																		
1882	4,309	20,644																		
1883	5,415	24,448																		
1884	5,291	29,150	777	4,039			3,854	4,051												
1885	6,652	37,863	696	6,481			5,110	4,521												
1886	6,467	40,092	718	8,557			9,573	8,829												
1887	11,997	42,114	1,527	15,509			6,069	7,477												
1888	22,177	51,482	1,035	18,462			7,318	13,525												
1889	24,055	63,814	1,101	19,847			9,448	14,121												
1890	26,942	73,555	1,712	10,450	§1,110	§384	9,327	14,398												
1891	28,265	73,545	1,722	5,344	5,069	699	9,708	11,118												
1892	22,247	88,124	1,827	10,781	8,707	1,103	13,358	11,078	3,162	324	801	3,006	‡2	‡515						
1893	21,949	127,389	1,404	5,952	8,997	507	13,989	12,153	3,888	731	952	3,078	398	4,672	¶516	¶411	¶19	¶1,531		
1894	19,208	220,234	1,166	6,207	19,203	1,108	16,450	13,286	4,856	619	716	3,162	693	5,141	1,117	1,208	105	1,840	**129	**233

§ Opérations de neuf mois seulement, depuis le 1er octobre 1889. ‡ Opérations de trois mois seulement, depuis le 1er avril 1892. ¶ Opérations de six mois seulement, depuis le 1er janvier 1893. ** Opérations de six mois seulement, depuis le 1er janvier 1894.

TABLEAU des opérations générales du service des mandats-poste en Canada, par exercice, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1894.

Exercice terminé 30 juin.	Nombre de bureaux autorisés à délivrer des mandats-poste.	Nombre de mandats-poste délivrés.	Montant total des mandats-poste délivrés au Canada.	Où payable.		Montant des mandats-poste d'autres pays payables au Canada.	Recette brute provenant des droits sur les mandats-poste.	Dépenses pour appointements, commission aux directeurs de poste, impressions, papeterie et divers.	Pertes dans la gestion du service des mandats-poste.
				Au Canada.	En d'autres pays.				
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868	515	90,163	3,352,881 40	2,959,762 80	393,118 60	90,579 92	29,942 57	30,655 65	2,355 55
1869	550	96,627	3,563,644 95	3,193,305 77	370,339 18	100,822 84	30,935 12	32,594 17	3,169 99
1870	558	110,021	3,910,249 95	3,489,610 00	420,639 95	117,913 89	33,477 71	31,746 97	1,584 74
1871	571	120,521	4,546,433 85	4,067,735 17	478,698 68	126,694 06	38,495 55	33,225 68	....
1872	634	136,422	5,154,120 13	5,573,019 76	581,100 37	147,230 16	44,682 25	40,366 85	478 35
1873	644	161,096	6,239,505 86	5,569,298 00	670,206 86	160,695 80	53,019 45	42,271 89	2,036 92
1874	662	179,851	6,757,427 17	6,090,172 61	667,254 56	177,501 49	59,263 36	47,362 18	118 94
1875	687	181,091	6,711,538 98	6,132,094 67	579,444 31	181,091 07	54,360 22	49,416 12	796 64
1876	736	238,668	6,866,618 24	6,157,813 48	708,805 06	359,314 21	54,809 59	56,269 25	4,239 21
1877	754	253,962	6,856,821 13	6,164,825 99	691,995 14	408,285 99	54,847 50	51,740 06	6,166 49
1878	769	269,417	7,130,895 77	6,412,576 78	718,318 99	458,745 80	56,847 03	49,112 00	656 68
1879	772	281,725	6,788,723 29	6,086,521 05	702,202 24	505,833 69	55,008 42	47,222 93	147 00
1880	775	306,088	7,207,337 06	6,385,210 86	822,126 20	698,651 87	58,276 28	46,287 42	286 20
1881	786	338,238	7,725,212 66	6,679,547 44	1,045,665 22	1,002,734 96	60,835 25	47,722 80	161 26
1882	806	372,248	8,354,153 57	7,018,526 04	1,335,627 53	1,194,028 92	65,392 04	52,449 62	110 78
1883	828	419,613	9,490,899 62	7,634,735 27	1,856,164 35	1,236,274 95	65,485 20	*a*73,035 92	58 85
1884	866	463,502	10,067,834 85	7,971,919 70	2,095,915 15	1,262,867 31	*b*87,870 31	77,499 12	882 61
1885	885	499,243	10,384,210 99	8,254,003 12	2,130,207 87	1,185,750 92	73,592 86	*c*83,211 35	4,295 59
1886	910	529,458	10,231,189 39	8,146,095 87	2,085,093 52	1,245,957 32	71,734 83	76,216 09	25 39
1887	933	574,899	10,328,984 51	8,093,886 92	2,235,097 59	1,495,673 58	79,325 86	76,845 15	1,179 14
1888	944	630,968	10,916,617 83	8,520,775 78	2,395,842 05	1,726,011 45	81,077 39	83,309 21	3,112 85
1889	990	673,813	11,265,919 95	8,692,418 91	2,573,501 04	1,756,944 74	92,047 98	*	*
1890	1,027	780,503	11,997,861 62	9,359,434 48	2,638,427 14	1,851,058 76	96,067 40	....	....
1891	1,080	855,619	12,478,178 46	9,854,052 46	2,624,126 00	1,984,360 46	100,066 80	....	....
1892	1,120	919,996	12,825,701 12	10,210,099 00	2,615,602 12	2,077,886 85	102,462 61	....	....
1893	1,168	967,866	12,902,975 61	10,404,857 08	2,498,118 53	2,269,635 29	103,927 34	....	....
1894	1,193	1,052,410	13,245,990 19	10,487,279 72	2,758,710 47	2,224,343 66	108,024 13	....	....

a. Cette augmentation dans les frais de gestion vient de ce que, pour la première fois, les appointements des commis de bureaux de poste urbains, exclusivement préposés au service des mandats-poste, sont portés au débit de ce service ; elle provient aussi des dépenses préliminaires occasionnées par l'organisation de l'échange des mandats-poste avec plusieurs autres pays, comme le mentionne le rapport de l'exercice terminé le 30 juin 1883.
b. Y compris le montant des mandats-poste " nuls " des exercices précédents.
c. Y compris les sommes payées pour des services en partie imputables sur l'exercice précédent.
* D'après le système de comptabilité récemment adopté, il n'est plus possible de donner ces item séparément.

CAISSES D'ÉPARGNES POSTALES.

A la fin de l'exercice la moyenne du solde au crédit des déposants avait atteint le chiffre de $25,257,868.14, ou $1,104,674.48 de plus que le solde de l'exercice précédent. La moyenne du solde des comptes individuels s'est élevée de $211.36 à $215.84.

Le nombre des dépôts a été de 145,960, et la somme déposée de $7,524,286 ; le nombre des remboursements a été de 84,941, et la somme remboursée de $7,473,585.46. Les dépôts, classifiés d'après le chiffre, correspondent très intimement, en moyenne, avec ceux de l'exercice précédent, et sont comme suit :—

	1893.		1894.	
	Nombre.	Pour-cent.	Nombre.	Pour-cent.
De $ 1 à $ 10	53,219	35·75	53,093	36·37
De 11 à 20	24,906	16·73	24,249	16·62
De 21 à 50	37,444	25·15	36,575	25·06
De 51 à 100	18,610	12·50	17,927	12·28
De 101 à 200	8,380	5·63	7,941	5·44
De 201 à 400	4,026	2·70	3,788	2·60
De 401 à 600	1,228	0·83	1,240	0·85
De 601 à 800	420	0·28	474	0·33
De 801 à 1,000	635	0·43	673	0·46
	148,868		145,960	

On a ajouté durant l'exercice 26 bureaux de poste sur la liste des caisses d'épargnes, dont le nombre total le 30 juin était porté à 699. Les rapports quotidiens des différents bureaux sont arrivés avec promptitude, et ont été, en somme, préparés avec beaucoup d'intelligence et de soin ; aucune perte n'a été subie.

Huit cent soixante-treize réclamations d'argent laissé par des déposants décédés ont été réglées, et dans presque la moitié des cas il a fallu produire soit l'acte de validité ou l'acte de curatelle.

Le tableau ci-joint indique le mouvement et les progrès, année par année, des caisses d'épargnes postales depuis leur établissement en 1868.

Une convention entre le Canada et la République d'Hawaï pour un échange direct de colis est entrée en vigueur le 1er mars 1895.

Les arrangements nécessaires à l'échange direct de colis entre Fiji, la Nouvelle-Galles du Sud, la Nouvelle-Zélande, la Tasmanie, l'Australie du Sud et Queensland ne sont pas encore complétés, mais on espère qu'un service de colis de poste entre le Canada et ces colonies sera bientôt établi.

Les conventions pour un échange direct de mandats d'articles d'argent sont entrées en vigueur entre le Canada et Queensland, Victoria, la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Galles du Sud et Hawaï, le 1er juillet 1894, avec la Tasmanie le 1er octobre 1894, et avec les Iles Fiji le 1er janvier 1895.

En terminant je dois remercier les employés des services intérieur et extérieur pour leur cordiale et précieuse coopération dans les opérations du département.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

Etat des opérations des caisses d'épargnes postales, Canada, par exercice, du 1er avril 1868 au 30 juin 1894.

Période.	Nombre de caisses d'épargne postales, fin de chaque période.	Nombre de dépôts reçus pendant la période indiquée.	Montant total de ces dépôts, même période.	Montant moyen de chaque dépôt, même période.	Montant des comptes des déposants transférés des caisses d'épargne de l'Etat, pendant la période.	Nombre des retraits, même période.	Montant total des retraits, même période.	Moyenne de chaque retrait, même période.	Nombre de comptes ouverts, même période.	Nombre des comptes des déposants transférés des caisses d'épargne de l'Etat, pendant la période.	Nombre des comptes clos durant la même période.	Comptes restant ouverts à la fin de la période.	Entretien du service des caisses d'épargnes postales.					Montant total restant à l'avoir de tous comptes ouverts, intérêt compris, à la fin de la période.	Montant moyen au crédit de chaque compte ouvert à la fin de la période.
													Dépense totale d'administration; traitements, allocations, frais d'inspection, impressions, papeterie, etc.	Coût moyen de chaque opération de dépôt ou de retrait.	Rapport des frais d'administration avec la balance due aux déposants.	Pertes éprouvées.	Intérêt alloué aux déposants.		
			$	$	$		$	$					$	$		$	$	$	$
Trois mois expirés le 30 juin 1868	81	3,247	212,507	65 44		166	8,857.48	53 35	2,146	...	44	2,102	8,389.43	...	...	...	939.37	204,588.89	97 33
Exercice clos le 30 juin 1869	213	16,653	927,885	55 71		4,787	296,754 35	61.99	6,429	...	1,319	7,212	5,808.14	0 23$\frac{4}{10}$	0 67	.	21,094.72	856,814.26	118.80
Exercice clos le 30 juin 1870	226	24,994	1,347,901	53 93		9,478	664,555.51	70.11	7,823	...	2,857	12,178	8,128 12	0 20$\frac{6}{10}$	0 51	.	48,689 08	1,588,848 83	130 41
Exercice clos le 30 juin 1871	230	33,256	1,917,576	57.66	.	15,148	1,093,438.86	72 10	9,424	...	4,449	17,153	11,108 40	0 20	0 44	.	84,273 68	2,497,259.65	145 59
Exercice clos le 30 juin 1872	235	39,480	2,261,631	57 27		20,154	1,778,565 19	81 33	10,846	.	6,940	21,059	12,242 34	0 20$\frac{1}{10}$	0 39	...	116,174 55	3,096,500.01	147.04
Exercice clos le 30 juin 1873	239	44,413	2,306,918	51 94		23,800	2,323,299.32	86 91	11,995	...	9,528	23,526	15,093 78	0 22$\frac{7}{10}$	0·47	.	126,932.88	3,207,051 57	136.32
Exercice clos le 30 juin 1874	266	45,320	2,340,284	51 63		25,814	2,468,643 42	86 04	12,048	...	10,606	24,968	14,442 71	0 20$\frac{7}{10}$	0 45		126,273.31	3,204,965 46	128.36
Exercice clos le 30 juin 1875	268	42,508	1,942,346	45 69		25,054	2,341,979.04	82.88	10,516	...	11,190	24,294	12,539 59	0 18$\frac{7}{10}$	0 42	..	120,758.06	2,926,090.48	120 44
Exercice clos le 30 juin 1876	279	38,647	1,726,204	44 66		24,152	2,021,457.97	77 11	10,218	.	10,097	24,415	14,662 14	0 23$\frac{7}{10}$	0 53	...	110,116 08	2,740,952 59	112.27
Exercice clos le 30 juin 1877	287	36,126	1,521,000	42 10	.	22,484	1,726,082 98	70 49	8,971	...	9,312	24,074	15,149 13	0 26$\frac{2}{10}$	0·57	...	104,067.86	2,639,937.47	109.60
Exercice clos le 30 juin 1878	295	40,097	1,724,371	43 00		21,944	1,713,658.73	70 55	10,058	...	8,597	25,535	15,266 08	0 25	0 55	†6,126.67	103,834.29	2,754,484.03	107 87
Exercice clos le 30 juin 1879	297	43,349	1,973,243	45 52		23,226	1,733,443 79	66 07	10,755	.	8,845	27,445	16,100.03	0 24$\frac{6}{10}$	0 51	.	110,912.56	3,105,190.80	113.14
Exercice clos le 30 juin 1880	297	56,031	2,720,216	48 55		26,716	2,015,813.16	69.89	14,407	...	10,487	31,365	19,134 14	0 23$\frac{9}{10}$	0·49	..	136,075.47	3,945,669.11	125.80
Exercice clos le 30 juin 1881	304	71,747	4,175,042	58 19		28,510	2,097,389.15	73 56	18,731	.	10,491	39,605	23,223.99	0 23$\frac{4}{10}$	0 37		184,904.81	6,208,226 77	156.75
Exercice clos le 30 juin 1882	308	97,380	6,435,989	66 09		35,859	3,461,619.31	96 53	25,778	. .	13,920	51,463	29,245.68	0 21$\frac{8}{10}$	0 31	391.00	291,065 07	9,473,661.53	184.08
Exercice clos le 30 juin 1883	330	109,489	6,826,266	62 35		45,253	4,730,995 39	104 54	27,127	...	17,531	61,059	31,180 03	0 20$\frac{4}{10}$	0 26	..	407,305 17	11,976,237.31	196.13
Exercice clos le 30 juin 1884	343	109,388	6,441,439	58 88	.	56,026	5,649,611 13	100 84	26,562	...	20,939	66,682	34,168.95	0 20$\frac{9}{10}$	0·26	..	477,487 46	13,245,552.64	198 63
Exercice clos le 30 juin 1885	355	116,576	7,098,459	60 89		59,714	5,793,031 84	97 01	27,591	...	20,951	73,322	35,751 23	0 20$\frac{3}{10}$	0 24	.	539,560 51	15,090,540.31	205.81
Exercice clos le 30 juin 1886	392	126,322	7,645,227	60 52		62,205	6,183,470 60	99 40	29,103		21,555	80,870	41,358 11	0 21$\frac{4}{10}$	0·24	341.49	607,075 38	17,159,372.09	212.18
Exercice clos le 30 juin 1887	415	143,076	8,272,041	57 81		65,853	6,626,067 51	100 62	31,874	.	22,585	90,159	43,661 25	0 20$\frac{3}{10}$	0 22	150.00	692,404.57	19,497,750.15	216.26
Exercice clos le 30 juin 1888	433	155,978	7,722,330	49 51	217,385 10	78,229	7,514,071 78	96 05	37,515	723	26,704	101,693	44,348 93	0 19	0 21	.	765,639.15	20,689,032.62	203.44
Exercice clos le 30 juin 1889	463	166,235	7,926,634	47 67	1,085,979 72	84,572	7,532,145.56	89 06	38,049	2,962	29,581	113,123	51,954 46	0 20$\frac{7}{10}$	0 22	..	841,921 79	23,011,422.57	203.41
Exercice clos le 30 juin 1890	494	154,678	6,599,896	42 67	167,501 53	90,151	8,575,041 98	95 12	32,127	570	33,499	112,321	51,132 07	0 20$\frac{8}{10}$	0·23	†3,653 37	786,875.37	21,990,653 49	195.78
Exercice clos le 30 juin 1891	634	147,672	6,500,372	44 02	389,169 28	84,963	7,875,977 57	92.67	29,791	1,124	32,006	111,230	60,193 65	0 25$\frac{8}{10}$	0 27	†200.00	734,430.89	21,738,648.09	195.44
Exercice clos le 30 juin 1892	642	145,423	7,056,002	48 52		77,381	7,230,839.14	93 44	28,943	...	29,368	110,805	57,661 49	0 25$\frac{7}{10}$	0 26	. .	734,590.70	22,298,401.65	201.24
Exercice clos le 30 juin 1893	673	148,868	7,708,888	51 78		73,361	6,631,578 97	90 39	29,502	..	26,032	114,275	57,443 24	0·25$\frac{8}{10}$	0 25	...	777,482.98	24,153,193.66	211.36
Exercice clos le 30 juin 1894	699	145,960	7,524,286	51 55	218,173 60	84,941	7,473,585 46	87 98	29,116	662	27,033	117,020	56,611 98	0 24$\frac{5}{10}$	0 23	...	835,800.34	25,257,868.14	215.84

† Ces pertes furent le résultat de fraudes commises à des bureaux de poste.

DIVISION POSTALE DE BARRIE.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Ahmic Harbour et Dunchurch	W. J. Carey	4	3	Saison 1893	69 00
Ahmic Harbour et Parry Sound	T. W. Quinn	32	3	12 mois	288 00
Ahmic Lake et Spence	J. Van Meer	9	1	12 do	60 00
Allandale et Holly	W. Armstrong	3	6	12 do	115 00
Allandale Junct. et convois de la mal.	E. S. Meeking	....	t. q. r.	10 do (au 31 janv. '94)	333 33
Allandale et Painswick	C. T. Hunter	3½	6	12 do	150 00
Allandale et station de ch. de fer	M. J. Hamlin	⅛	36	12 do	110 00
Allensville et poteau-malle	M. McNicol	½	6	6 do (au 30 sept. '93)	39 00
do do	do	½	12	6 do du do	74 10
Allensville et Utterson	do	4	3	6 do (au 30 sept. '93)	35 10
Alliston et Elm Grove	C. Tebo	14 a. r.	6	12 do	199 00
Alliston et station de ch. de fer	J. H. Johnson	½	24	12 do	45 00
Alliston et Rosemont	do	9	6	12 do	238 00
Alport et Bracebridge	H. F. Bickmore	4	3	12 do	120 00
Angus et Baxter	J. M. Coulson	6	2	12 do	90 00
Angus et station de chemin de fer	H. L. Tar Bush	⅛	24	12 do	120 00
Anten Mills et stat. de chem. de fer	J. McLaughlin	½	6	12 do	110 00
Antioch et Grassmere	G. Hart	10	1	12 do	60 00
Apto et stat. de ch. de f. de Phelpston	S. Haney	6	6	6 do (au 30 sept. '93)	87 00
do do	R. Shields	6	6	6 do du do	87 00
Ardtrea et Orillia	A. T. Reed	9	2	12 do	140 00
Ashdown et Bear Cave	H. Bishton	8	1	12 do	40 00
Ashdown et Edgington	W. Bond	14	1	12 do	64 00
Ashdown et West Grove	M. E. West	4	1	12 do	40 00
Athlone et Tottenham	S. E. Turner	17½ a. r.	6	12 do	300 00
Atherley et station de ch. de fer	E. Lanigan	¼	24	8 do (au 30 nov. '93)	106 66
do do	do	¼	36	4 do du do	66 67
Auguston et Horning's Mills	W. August	3	2	12 do	23 00
Avening et station de ch. de fer	J. Pingle	⅜	24	12 do	240 00
Axe Lake et Sprucedale	J. McPherson	10½	1	12 do	80 00
Bala et Glen Orchard	N. Orchard	8	2	Saison 1893	44 10
Bala et Sahanatian	L. Sahanatian	9	1	12 mois	52 00
Baldwin et station de chem. de fer	L. Grylls	½	6	12 do	52 00
Balsam Grove et Fenelon Falls	J. Copp	6	2	12 do	85 00
Balsam Lake et Victoria Road	J. Cunningham	4	2	12 do	72 00
Banda et Glencairn	W. Tell	2½	6	12 do	210 00
Banks et Collingwood	W. Johnson	8	2	12 do	125 00
Bardsville et Falkenburg	C. Bard	6	2	Saison 1893	47 25
Barkway et Washago	R. Clark Benn	20	2	12 mois	130 00
Barrie et Hillsdale	C. C. Davis	16	6	12 do	275 00
Barrie et Midhurst	I. W. Cook	5	3	16 jours (au 16 avril '93)	3 52
do do	do	5	6	11 mois et 14 jours (du 17 avril '93)	152 96
Barrie et station de chemin de fer	H. C. Crosby	10 perc.	66	12 mois	189 42
Barrie et boîtes aux lettres	M. Murphy	5	18	12 do	250 00
Batteau et station de chemin de fer	E. Ross	1/16	12	12 do	62 40
Baysville et Bracebridge	H. McQuarrie	16	6	12 do	399 00
Baysville et Dorset	G. F. Marsh	16	2	6 do (au 30 sept. '93)	89 00
do do	N. Langford	16	1h. 2 é.	6 do du do	90 00
Baysville et Fox Point	G. F. Marsh	12	1	Saison 1893	17 25
Baysville et Maple Ridge	A. Morrow	8	1	do	14 40
Baysville et Newholm	D. Ferguson	9	2	12 mois	80 00
Bayview et Morley	C. Lennon	11	2	9 do (au 31 déc. '93)	101 25
do do	do	7	2	3 do du do	25 00
Beatrice et Falkenburg	R. Lance	4	3	Partie des saisons 1893-94	42 20

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Beaverton et station de ch. de fer..	A. Hamilton...	⅛	24	12 mois	125 00
Beeton do ..	D. W. Watson..	¾	24	12 do	164 36
Bell Ewart et station de chemin de fer de Lefroy	F. McKay......	1	12	12 do	80 00
Berriedale et Hartfell....	J. Duke	8	2	12 do	144 00
Black Bank et Lisle...	J. W. Rinn.....	10	3	12 do	144 00
Blackwater et station de ch. de fer.	J. H. Chant....	50 pds	24	12 do	62 60
Bobcaygeon et Lindsay............	W. Germyn.....	22	6	Partie des saisons 1893-94	325 00
Bobcaygeon et Red Rock..........	J. Thomas......	6	2	9 mois (au 31 déc. '93)..	56 25
do do	M. Thomas.....	6	2	3 do du do ..	18 75
Bourdeau et Sprucedale.	W. H. Rhamey..	4½	2	3 do (au 30 juin '93)..	12 50
Bourdeau et Whitehall.	W. C. Rhamey..	5	2	9 do (du 1er juill. '93)	37 50
Bracebridge et Fraserburg........	J. Clark	12	1	12 do	77 00
Bracebridge et Muskoka Falls	A. R. Cameron..	3	3	12 do	102 00
Bracebridge et Point Kaye	A. Mitchell.....	21½	2	Partie des saisons 1893-94	92 40
Bracebridge et station de ch. de fer	R. P. Perry.....	¼	24	12 mois	149 00
Bracebridge et quai	do	¼	12	Saison 1893.............	71 00
Bracebridge et Ziska.	J. Killen........	6	2	do	44 10
Brackenrig et Port-Carling.... ...	C. H. Davidson.	4	3	do	47 50
Bradford et Newton Robinson.	G. Timmons....	9	6	12 mois	400 00
Bradford et station de chem. de fer	do	½	24	12 do	75 00
Braie Lake et Uplands.	W. Lee Taylor..	8½	1	12 do	45 00
Bramley et poteau-malle......	J. Gordon	1/16	12	12 do	50 00
Brechin et Dalrymple.............	E. Vickers.....	9	3	12 do	186 00
Brechin et station de chem. de fer..	M. O'Neill.....	1	24	3 do (au 30 juin '93)	50 00
do do ..	S. Luck	1	24	9 do du do ..	70 20
Brechin et Udney................ .	do	5¼	3	12 do	80 00
Brentwood et stat. de chemin de fer	J. O'Connell....	⅛	12	12 do	64 00
Brown Hill do ..	J. Brown........	¾	12	12 do	35 00
Burk's Falls et Dunchurch	D. McMillan....	29	3	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94........	123 12
Burk's Falls et station de ch. de fer	H. Varcoe......	1	12	3 mois (au 30 juin '93)..	39 00
do do ..	R. H. Menzies..	1	12	9 do du do ..	112 80
Burk's Falls et Sand Lake.........	J. Hunter	16	1	12 do	82 50
Burnt River et station de chemin de fer de Rettie.......	A. Atcheson....	⅛	12	12 do	50 00
Bury's Green et station de chemin de fer de Fell..........	J. Fell, sen......	2½	2	12 do	47 25
Byng Inlet et French River........	J. Lamondin....	25	1	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94.	181 00
Byng Inlet-Nord et Parry-Sound ..	J. Calverley....	50, 65	2	Partie des saisons 1893-94	397 00
Callander et station de ch. de fer...	E. McGowan ...	1/16	12	12 mois.	78 00
Callander et Wisawasa	W. F. Cronkhite	2½	3	12 do	78 00
Cambray et Lindsay	W. J. Jackson..	9	6	12 do	265 00
Cameron et station de chem. de fer	J. Bryson......	¾	12	12 do	120 00
Camilla et Granger................	W. Dynes.......	6½	2	12 do	78 00
Camperdown et poteau-malle......	J. Barclay	4 perc.	12	12 do	20 00
Cannington et station de ch. de fer.	W. Cassidy.....	½	24	12 do	60 00
Cannington et Sutton-Ouest.......	G. Newton, aîné	20	6	12 do	600 00
Cape Rich et Meaford.............	W. S. Cox......	10	2	9 do (au 31 déc. '93)..	90 00
do do	do	14	2	3 do du do ..	42 00
Carden et Horncastle.......	P. McCarthy ...	4	2	12 do	45 00
Cashtown et Creemore	J. Cotton......	2	6	12 do	100 00
Cecebe et Steamer	W. A. Cowan....	2	3	Saison 1893............	32 20
Christian Island et Lafontaine ...	A. McCue	7	2	6 mois (au 30 sept. '93)..	60 00
do do ...	W. Monague....	7	2	6 do du do ..	60 00
Churchill et Lefroy Station........	J. Sloan........	2½	12	12 do	220 00
Clarksburg et Heathcote	S. C. Rowe.....	5	6	12 do	188 00
Clarksburg et station de chemin de fer de Thornbury..............	do	1½	24	12 do	195 00
Clarksburg et Redwing............	J. L. G. Conklin	13½	3	12 do	217 00
Clear Lake et Vankoughnet......	A. Taplin.......	6½	2	12 do	40 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Cley et quai de Juddhaven	R. Fullerton	2	2	Saison 1893	25 20
Cley et Ullswater	do	4	1	Part. des saisons 1893-94.	16 80
Coboconk et Fenelon Falls	C. Bowins	16	3	12 mois	234 00
Coboconk et Lorneville	do	28	6	12 do	939 00
Coboconk et Minden	T. Leary	24	6	12 do	700 00
Coldwater et Lovering	S. Eplett	6	3	12 do	140 00
Coldwater et Moonstone	J. Craig	6	3	6 do (au 30 sept. '93)	55 00
do do	T. D. Robinson	6	3	6 do du do	40 00
Coldwater et chemin de fer	S. D. Eplett	1	24	12 do	200 00
Collingwood et Gibraltar	J. Glenn	10	1	12 do	52 00
Collingwood et station de ch. de fer.	D. MacL. Darroch	$\frac{1}{8}$	36	12 do	250 00
Collingwood et boîtes aux lettres	J. Ferguson	3½	18	12 do	200 00
Colwell et station de chemin de fer.	J. Campbell	$\frac{3}{8}$	12	12 do	62 60
Commanda et Loring	R. Robertson	26	2	12 do	300 00
Commanda et Restoule	W. Bradley	10	1	10 do (au 31 janv. '94).	60 00
do	do	10	1	2 do du do	24 00
Commanda et Trout Creek	J. Evers	16	3	12 do	370 00
Connor et station de Palgrave	M. Nagle	7	6	4 do (au 31 juillet '93).	73 00
Cookstown et station de ch. de fer.	H. Coleman	¼	24	12 do	150 00
Cooper's Falls et Lewisham	W. Lowe	12	2	12 do	120 00
Cooper's Falls et Ragged Rapids	R. Steen	10	1	1 do 19 jours au 19 mai '93)	6 73
Corbetton et station de ch. de fer	J. Corbett	30 per.	6	6 mois (au 30 sept. '93)	17 50
do do	do	30 do	12	6 do du do	35 00
Corson's Siding et Head Lake	W. A. Maxwell.	12	3	12 do	160 00
Coulson et Orillia	W. Edgerton	16	6	12 do	450 00
Craigie Lea et Gregory	T. Waters	5é. 5 h.	3 et 1	12 do	131 25
Craigleith et station de ch. de fer	A. Fleming	½	6	12 do	48 00
Creemore et Lavender	A. M. Allen	13	6	12 do	268 00
Creemore et station de ch. de fer	A. Gillespie	½	24	12 do	157 60
Creswell et poteau-malle	T. Pearn	$\frac{1}{16}$	12	12 do	35 00
Crossland et Phelpston	J. Mahoney	19	3	12 do (moins amende).	272 36
Dalston et Edgar	T. Ballf, sen	4	6	12 do	190 00
Dartmoor et Sebright	A. & D. Dunn	4	3	12 do	68 00
Deerhurst et Gilford	R. Baynes	4½	3	12 do	100 00
De Grassi Point et Lefroy	H. Nesbitt	1½	12	Saison 1893	32 50
Denville et station de chemin de fer de Berriedale	W. R. Lockhart.	7¾	3	12 mois	205 72
Dewe et Parry Sound	J. Wright	11	1	Saison 1893	33 67
Doe Lake et Spence	A. Turnbull	14	2	12 mois	120 00
Downeyville et Omemee	B. Downey	5½	6	12 do	160 00
Dufferin Bridge et Emsdale	J. Vigrass	26	3	12 do	440 00
Dufferin Bridge et Parry Sound	L. R. Brooks	31	1	3 do (au 30 juin '93)	60 75
do do	J. Vigrass	31	1	9 do du do	172 50
Duncan et Heathcote	J. McKnight	5	3	12 do	80 00
Dunchurch et Maple Island	W. I. Markham.	3¾	3	9 do (au 31 déc. '93)	50 25
Dunchurch et Whitestone	G. T. Stuckey	11¼	3	3 do du do	37 50
Dundalk et Hopeville	A. McEachnie	9	3	12 do	144 00
Dundalk et Kingscote	J. Phelan	12	2	12 do	129 75
Dundalk et McIntyre	W. J. Robins	13½	6	12 do	360 00
Dundalk et station de ch. de fer	T. Hanbury	$\frac{1}{8}$	24	12 do	98 00
Dunsford et Lindsay	Wm. Germyn	10	6	Saison 1893	247 00
Duntroon et Maxwell	E. Linley	14	6	12 mois	405 00
Duntroon et station de ch. de fer	J. Russell	½	24	12 do	313 00
Dwight et Fox Point	T. Salmon	7	1	Part. des saisons 1893-94.	23 25
Dwight et Huntsville	D. Kernaghan	13½	2	12 mois	190 00
Earnscliffe et Stanton	A. Johnson	2	3	12 do	37 50
Egbert et poteau-malle	E. A. Gibson	3	6	12 do	90 00
Elder et Rosemont	C. Conn	7¼	2	20 jours (au 20 avril 93)	4 83
Elder et Sheldon	W. Thompson	4	2	11 mois, 10 jours du 21 avril '93	47 25

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Elmvale et Gibson	J. P. Dean	9	3	6 mois (au 30 sept. '93)	74 00
do do	J. A. Henderson	9	3	6 do du do	73 00
Elmvale et station de ch. fer (G.-T.)	G. Hunt	½	6	9 do 17 jours (au 17 janv. '94	24 62
do do	do	½	18	2 mois 14 jours du 18 janv. '94	16 22
Emberson et Huntsville	T. W. Ripper	10	1	12 mois	52 00
Emsdale et Fern Glen	H. Tebby	6	2	12 do	70 00
Emsdale et station de ch. de fer	J. W. McDonald	1/16	12	9 do (au 31 déc. '93)	46 85
do do	do	1/16	12	3 do du do	19 50
Ennis et Loretto	J. O'Leary	3½	2	12 do	50 00
Ennismore et Frankhill	C. Lowes	6	1	12 do	65 00
Ennismore et King's Wharf	J. C. Leary	9	2	12 do	100 00
Epping et Flesherton	J. W. Shore	15½	6	12 do	390 00
Epping et Meaford	W. J. Cann	14	6	12 do	285 00
Erskine et Markdale	J. E. Guy	10	2	6 do (au 30 sept. '93)	64 00
do do	do	10	3	6 do du do	75 00
Everett et Perm	W. Arnold	7½	6	6 do (du 1er oct. '93)	112 50
Everett et station de ch. de fer	W. M. Lockhart	1/16	24	12 do	90 00
Fair Valley et Warminster	R. C. Hipwell	4	3	12 do	72 00
Falkenburg et poteau-malle	Mme S. Moore	¼	6	12 do	31 30
Falkenburg et Ullswater	S. Moore	12½	3	Saison 1893	164 50
Falkenburg Station et Port-Carling	J. McCully	16½	3	Part. des saisons 1893-94.	100 00
Falkenburg Station et station de chemin de fer	M. Kirby	⅛	12	12 mois	78 25
Fawkham et poteau-malle	W. Carrick	2	6	12 do	125 00
Fawn et poteau-malle	B. Hopkins	½	3	6 do (au 30 sept. '93)	12 50
do do	Mme M. A. Hopkins	½	3	6 do du do	12 50
Fenelon Falls et station de ch. de fer	E. Lansfield	½	12	12 do	80 00
Fesserton et station de ch. de fer	R. Jancowski	¾	12	12 do	65 00
Feversham et Flesherton	R. Meldrum	14	6	12 do	299 00
Feversham et Lady Bank	T. Paul	5	1	12 do	33 00
Fingerboard et Sonya	T. Moase, aîné	2½	3	12 do	80 00
Foxmead et station de ch. de fer	C. Hughes	¼	6	12 do	40 00
Franks Bay, North Bay and Sturgeon Falls	J. M. Smith	15h. 20 é.	2	12 do	70 00
Gamebridge et station de ch. de fer.	W. M. Stewart.	1⅛	12	3 do (au 30 juin '93)	24 50
do do	do	½ et 1½	12	9 do du do	70 50
Georgina Island et Sutton West	C. Bigcanoe	8	2	12 do	50 00
Germania et Uffington Road	W. Stamp	2½	3	12 do	75 00
Gilchrist et Shanty Bay	H. Gilchrist	4	3	12 do	70 00
Gilford et station de ch. de fer	J. A. Blain	⅛	24	12 do	60 00
Glandine et station de ch. de fer	E. Pogue	2	3	6 do (au 30 sept. '93)	40 00
do do	H. Dowson	2	3	6 do do	40 00
Glenarm et Woodville	A. E. Staback	22 a. r.	6	12 do	310 00
Glencairn et station de ch. de fer	W. Grieve	¼	24	12 do	200 00
Glen Huron et station de ch. de fer.	J. Hamilton	1½	6	12 do	115 00
Glenila et Maple Island	W. J. Markham	11	1	10 do 29 jours (du 3 mai '93)	71 14
Glen Orchard et Hammill's Point	N. Orchard	5	1	Part. des saisons 1892-93 et 1893-4	21 00
Goring et Rocklyn	T. Muxlow	4	2	12 mois	50 00
Gravenhurst et Leg Lake	J. Paterson	11	1	12 do	65 00
Gravenhurst et Port Carling	W. D. White	30	2	Part. des saisons 1892-93 et 1893-4	161 54
Gravenhurst et station de ch. de fer.	J. McKinney	¾	36	12 mois	219 12
Gravenhurst et Uffington	R. Fielding	11	3	12 do	138 00
Gravenhurst et Walker's Point	H. Walker	14	1	Part. des saisons 1892-93 et 1893-94	73 50
Gravenhurst et West Gravenhurst	W. McDevitt	2	6	12 mois	140 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Gravenhurst et quai....	J. McKinney...	$1\frac{3}{4}$	12	Saison 1893	94 50
Grenfel et station de chemin de fer.	H. Parr..... ..	$2\frac{1}{2}$	2	1 mois (au 30 avril '93)	5 44
do do ..	T. Young.	$2\frac{1}{2}$	2	11 do du do	59 56
Guthrie et Oro Station	D. Livingstone..	3	2	6 do (au 30 sept. '93)	26 00
do do	W. Mitchell....	3	2	3 do (au 31 déc. '93)	13 00
do do	do ...	3	3	3 do (du do	19 00
Hatherton et McIntyre....	E. Scilley......	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	50 00
Hawkstone et Mitchell Square.....	A. Currie.......	7	6	12 do	120 00
Hawkstone et station de ch. de fer.	T. Linton.......	$\frac{1}{4}$	12	12 do	50 08
Hillsdale et Hobart	K. Kennedy....	8	3	12 do	184 00
Hockley et Mono Centre	R. Colwell.... .	11	6	12 do	370 00
Holland Landing et station de chemin de fer	W. Luck..	$\frac{1}{8}$	24	12 do	75 12
Holt et Mount Albert.	J. Roseman.....	3	6	12 do	125 00
Honeywood et Hornings Mills.	J. Ostic.........	6	6	12 do	206 00
Hopeville et Swinton Park.........	J. Martin.......	4	3	12 do	75 00
Hornings Mills et station de chemin de fer de Shelburne..............	J. Ostic........	6	6	12 do	207 00
Hotham et Nipissing	J. Steele........	6	1	12 do	40 00
Huntsville et Peninsula Lake......	J. G. Henderson	$10\frac{1}{2}$	6	12 do	40 00
Huntsville et station de ch. de fer..	E. Shay.... ...	$\frac{3}{4}$	24	12 do	215 00
Huntsville et Ravenscliffe........	W. H. Lehman.	$5\frac{1}{2}$	2	12 do	60 00
Hutton House et Point Kaye......	J. Hutton......	2	3	Saison 1893	18 80
Ilfracombe et Novar...............	J. Campbell....	6	3	12 mois	190 00
Innisfil et Stroud......	G. Barclay......	3	6	12 do	133 25
Ivy et Thornton...................	W. Reid...... ..	$4\frac{1}{2}$	6	12 do	150 00
Juddhaven et Port Carling.........	A. Thomson....	14 et 11	1	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94.......	48 30
Katrine et poteau-malle	J. Mawhinney..	$1\frac{1}{8}$	6	12 mois	93 90
Katrine et Orange Valley..........	R. White.......	6	1	12 do	40 00
Kearney et station de chemin de fer d'Emsdale	R. McConkey...	6	3	12 do	100 00
Kearney et Ravensworth...........	J. M. Garrioch .	11	1	12 do	70 00
Keldon et Shelburne.	W. Bryon......	$9\frac{1}{4}$	2	12 do	90 00
Kells et stat. de ch. de f. de Powassan	H. Anderson....	9	1	12 do	60 00
Keswick et Roach's Point.	J. Cake	3	6	12 do	130 00
Kilgorie et Whitfield..............	J. H. Lloyd ..	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	50 00
Killyleagh et Thornton............	J. Hicks, aîné ..	3	2	12 do	50 00
Kilworthy et poteau-malle.........	G. A. Lehmann.	200 vgs.	6	12 do	30 00
Kilworthy et Sparrow Lake........	A. Wiancko ...	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	60 00
Kinmount et station de ch. de fer..	J. Wilson......	$\frac{1}{4}$	12	12 do	50 00
Kirkfield et Rohallion.............	T. Strachan.....	6	1	12 do	50 00
Kolapore et Ravenna...........	S. A. Wilson ...	5	3	12 do	72 00
Lafontaine et Penetanguishene....	P. Brasseur.....	8	6	12 do	230 00
Layton et station de chemin de fer de Blackwater	C. Ferguson....	4	2	9 do (au 31 déc. '93).	48 75
do do ..	E. Ferguson....	4	2	3 do du do ..	16 25
Leaskdale et station de chemin de fer de Sunderland..	W. H. Oliver...	13	6	12 do	271 00
Lefroy et station de chemin de fer..	J. G. Douse	$\frac{1}{16}$	12	12 do	34 82
Lindsay et station de ch. de f. (G.T.)	H. Workman et Fils	$\frac{1}{2}$	48	6 do (au 30 sept. '93). (moins l'amende)	145 00
do do ..	H. Workman, aîn	$\frac{1}{2}$	48	6 do du do (moins l'amende)	147 00
Lindsay et boîtes aux lettres.....	B. Cook........	$5\frac{1}{2}$	18	12 do	195 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Lindsay et Sturgeon Point..........	J. B. Cullon....	8 é., 4 h.	6 et 1	2 mois (au 31 déc. '93)	15 00
Lindsay et quai....................	J. Carlin.......	½	19	Saison de 1893..........	43 90
Lisle et station de chemin de fer....	R. H. Little....	⅛	24	12 mois	100 00
Little Britain et Mariposa Station..	W. E. Yerex...	2	12	12 do	60 00
Little Britain et Valentia...........	M. Grills.......	5½	3	12 do	59 00
Longford Mills et station de ch. de f.	W. Thomson....	⅛	24	9 do (au 31 déc. '93).	30 00
do do ..	do ..	⅛	24	3 do du do ..	25 00
Lorimer Lake et McKellar........	F. B. Ferris....	8	1	12 do	55 00
Lorneville et station de ch. de fer..	Mme C. Morison	¼	12	12 do	60 00
Lucille et station de chemin de fer de Palgrave	M. Nagle.......	10½	3	8 do (du 1er août '93).	179 33
Magnetawan et Nipissing..........	H. Cameron....	34	3	12 do	573 00
Magnetawan et Seguin Falls......	W. Fry.......	21	3	12 do	300 00
Malta et Severn Brdge............	T. Whyte.......	4	2	12 do	50 00
Manilla et Junctioni	S. Harper	1¾	12	12 do	144 00
Maple Island et Whitestone........	G. Montgomery, aîné..........	5	1	9 do (au 31 déc. '93).	37 50
Meaford et station de ch. de fer....	M. Paul......	½	24	12 do	100 00
Meaford et Walter's Falls........	J. Murray......	22	2	12 do	159 00
Mecunoma et South River	W. Gemmell....	15	3	12 do (moins l'amende)	237 00
Mecunoma et Wattenwyl..........	A. Egger.......	3	2	12 do	40 00
Melancthon et station de ch. de fer.	J. Brown.......	¼	6	12 do	68 64
Melissa et poteau-malle............	I. McRoberts...	1½	3	11 do 22 jours (du 9 juin '93).........	63 50
Midland et station de chemin de fer de Penetanguishene....	J. Smith..	5	6	6 do (au 30 sept. '93) .	67 50
do do ..	R. J. Wolstenholm.....	5	6	6 do du do ..	67 50
Midland et station de chemin de fer	R. Barry.......	½	24	12 do	120 00
Midland et Vasey..................	A. Brown	10	3	12 do	144 00
Millington et station de chemin de fer d'Uptergrove..................	P. G. McDonald	3	3	12 do	74 00
Minesing et station de ch. de fer...	J. Young.	2	6	12 do	84 51
Minesing et Russelton..............	H. Herring.....	6	3	12 do	117 00
Mono Centre et Orangeville........	H. Laverty.....	26½	6	12 do	445 40
Mortimer's Point et Port-Carling ..	W. Mortimer...	6	1	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94..........	20 00
Mount Albert et station de ch. de fer	J. Roseman.....	½	12	12 mois	74 00
Mount Horeb et Reaboro..........	W. Elliott......	5	3	12 do	100 00
Muskoka Mills et Penetanguishene.	A. H. Campbell.	20	1	12 do	208 00
Nantye et poteau-malle..........	S. Spillett......	⅖	6	12 do	40 00
New Lowell et station de ch. de fer.	W. Switzer.....	¼	12	12 do	40 00
do do ..	R. Paton.......	¼	12	12 do	24 00
Newmarket et Sutton West........	G. W. Stone....	22	6	12 do	892 00
Nipissing et Powassan............	H. A. Steele ...	10	3	12 do	230 00
Nottawa et station de ch. de fer....	G. Gemmell	¾	12	12 do	88 00
Nottawa et Rob Roy	T. Stephens, jeu.	10	2	12 do	89 00
Novar et station de chemin de fer..	H. Nicholls.....	¼	12	12 do	93 90
Novar et Swindon.................	J. Large.... ...	5	2	12 do	60 00
Oakwood et station de ch. de fer...	W.H. McLauchlin	1½	12	12 do	78 25
Omemee et station de chemin de fer	R. Grandy......	1½	12	12 do	250 00
Oranmore et Spence...............	T. Botham	7¾	2	12 do	67 00
Orillia et station de chemin de fer..	W. Jackson. ...	¼	36	12 do voyage suppl..	247 38
Orillia et Rugby	J. Millard......	7	6	12 do	225 36
Orillia et Sebright...............	R. R. Young ...	16	6	12 do	374 00
Orillia et boîtes aux lettres........	J. Harvie.......	3	18	12 do	145 00
Oro Station et station de ch. de fer.	A. Douglas.....	⅕	6	12 do	60 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Parkersville et poteau-malle	H. Jacobs	$\frac{1}{6}$	6	12 mois	37 56
Parry Sound et Rosseau	J. Calverly	24	6	12 do	437 00
Parry Sound et Shebashecong	W. R. Hamilton	14	1	12 do	100 00
Penetanguishene et station de chemin de fer	C. Charlebois	$\frac{1}{4}$	24	12 do	99 49
Penville et Tottenham	D. M. Williams.	19 a.r.	6	12 do	269 00
Perm et Rosemont	W. Arnold	8	6	6 do (au 30 sept. '93)	130 00
Phelpston et station de ch. de fer.	S. Haney	$\frac{1}{16}$	6	6 do (au 30 sept. '93)	21 91
do do	R. Shields	$\frac{1}{16}$	6	6 do du do	21 91
Port Cockburn et Trout Lake	R. Lawson	2	2	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94	23 00
Port Perry et Scugog	A. Earle	7	2	12 mois	100 00
Port Severn et Waubashene	J. Hanly	5	3	12 do	156 00
Port Sydney et Utterson	H. G. Ladell	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	156 50
Powassan et station de ch. de fer	A. H. Porter	$\frac{1}{4}$	12	12 do	93 90
Powles' Corners et Hall's Crossing.	W. H. Powles	1	6	12 do	70 00
Primrose et Whitfield	R. D. Henry	$4\frac{1}{2}$	6	12 do	156 00
Proton Station et stat. de ch. de fer.	F. Freeman	$\frac{5}{8}$	12	12 do	75 00
Proton Station et Wareham	J. M. Burk	7	3	12 do	140 00
Purbrook et Uffington	J. Crockford	6	2	12 do	72 00
Ragged Rapids et Uphill	R. Steen	12	1	10 do et 11 jours (du 20 mai 1893)	46 73
Rama et station de chemin de fer de Longford	J. McPherson	$1\frac{1}{4}$	6	12 do	80 00
Ravenshoe et station de ch. de fer.	W. Linstead	4	6	12 do	150 00
Reaboro et station de ch. de fer	J. Greer	$\frac{1}{4}$	12	12 do	70 00
Riverview et station de ch. de fer.	H. Jordon	$3\frac{3}{4}$	3	12 do	93 60
Rosemont et Shelburne	G. Moffet	12	6	12 do	520 00
Rosemont et Sheldon	T. J. Anderson	$\frac{3}{4}$	6	11 do et 10 jours (du 20 avril 1893).	85 30
Rosemont et Stanton	W. Hand	3	6	6 do (du 1er oct. '93).	49 75
Rosseau et Rosseau Falls	P. Mutchenbacker	4	3	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94	40 00
Rosseau et Shannonhall	W. Fletcher	$12\frac{1}{2}$	1	12 mois	78 00
Rosseau et Stanley House	W. B. Maclean	8	1	Partie des saisons 1892-93 et 1893-94	21 00
Rosseau et Utterson	N. Hanes	22	6	do do	179 71
Royston et Utterson	G. Alexander	34	3	12 mois	690 00
Ruskview et Terra Nova	J. W. Walker	$2\frac{3}{4}$	3	12 do	40 00
St. Patrick et poteau-malle	O. Pilon	$\frac{1}{2}$	3	12 do	34 00
Sadowa et Sebright	T. Hart	$5\frac{3}{4}$	1	12 do	31 20
Saurin et station de chemin de fer.	J. E. Cooper	$\frac{1}{4}$	12	9 do (au 31 déc. '93).	15 00
do do	T. McGrath	$\frac{1}{4}$	12	3 do du do	5 00
Scotia et poteau-malle	E. B. Clearwater	$\frac{3}{4}$	6	12 do	78 25
Severn Bridge et stat. de ch. de fer.	J. H. Jackson	$\frac{1}{2}$	24	12 do	120 00
Shanty Bay et station de ch. de fer.	J. Arthur	$\frac{1}{4}$	12	9 do (au 31 déc. '93).	45 00
do do	C. J. Arthur	$\frac{1}{4}$	12	3 do du do	18 75
Shelburne et station de ch. de fer	E. Berwick	$\frac{1}{4}$	24	12 do	125 20
Smithdale et station de ch. de fer.	C. Smith	$\frac{1}{4}$	12	12 do	40 00
Sonya et station de chemin de fer.	A. Black	$\frac{3}{5}$	6	12 do	65 00
South River et stat. de ch. de fer.	W. Holditch	$\frac{1}{8}$	12	12 do	156 00
Stanleydale et Yearleys	J. Boulter	$2\frac{1}{5}$	3	12 do	40 00
Stayner et station de chemin de fer.	E. B. Sanders	$\frac{1}{8}$	24	12 do	96 00
Stayner et Sunnidale	J. Sherrick	$7\frac{3}{4}$	3	2 do (au 31 mai '93)	20 58
do do	do	22 a.r.	3	10 do du do	141 13
Stroud et station de chemin de fer de Craigvale	R. G. McCraw	1	12	12 do	120 00
Sturgeon Bay et stat. de ch. de fer.	J. Playfair	$\frac{1}{8}$	12	12 do	80 00
Sunderland et station de ch. de fer	W. H. Oliver	$\frac{1}{4}$	24	12 do	94 00
Sundridge et station de ch. de fer.	J. Carter	$\frac{3}{4}$	12	12 do	125 20

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Sundridge et Vavasour	M. Colville.....	10	1	3 mois (au 30 juin '93)..	20 00
do do	H. Christie.....	10	1	1 do (au 31 juillet '93)	6 66
do do	do	12	1	8 do do do ..	64 00
Sutton West et station de ch. de fer	W. D. Townley.	1/8	12	12 do et (voy. suppl.)	111 52
Sutton West et Vachell............	do .	5	6	12 do	100 00
Thompsonville et stat. de ch. de fer	J. T. Schmietendorf	1¼	12	12 do	110 00
Thornton et station de ch. de fer...	H. Power.......	3/8	24	12 do	119 00
Tioga et station de chemin de fer...	G. Fitzsimmons.	¼	12	12 do	45 00
Tottenham et station de ch. de fer.,	C. Brown.	¼	24	12 do	73 00
Trout Creek et station de ch. de fer.	J. Evers.... ...	¼	6	3 do (au 30 juin '93)..	12 25
do do ..	do	¼	12	6 do du do ..	64 20
Uffington et Vankoughnet...... .	J. Cox.........	10	2	12 do	90 00
Uhthoff et station de ch. de fer....	J. Lynes	¼	12	12 do	90 00
Uphill ot Victoria Road............	J. Gilmour	12	6	12 do	425 00
Uptergrove et station de ch. de fer..	T. Mulvihill....	½	24	12 do	180 00
Utopia et station de chemin de fer..	P. Connor.... .	1/16	12	12 do	75 12
Utterson et station de ch. de fer ...	E. Hanes.	¼	12	12 do	125 20
Utterson et Windermere	N. Hanes..... .	15	2	12 do (moins l'amende)	199 50
Victoria Harbour et station de chemin de fer............	M. Vasey.	¼	24	12 do	124 00
Vine et station de chemin de fer...	V. P. Kelcey ...	1/16	12	12 do	56 00
Washago et station de ch. de fer ...	M. McDermott..	1/8	24	12 do	99 00
Waubashene et station de ch. de fer	W. H. F. Russell	1	24	3 do (au 30 juin '93)..	15 00
do do ..	do ..	1	24	9 do du do (moins l'amende).....	74 00
Waverley et station de ch. de fer...	W. Waugh....	9	6	12 do	260 00
Woodville et chemin de fer..... ..	J. S. Moynes...	¾	24	12 do	59 00
Wyebridge et station de chemin de fer de Wyevale	N. McRae	5	6	12 do	134 00
Wyevale et station de chemin de fer.	G. Firth..	1/16	6	12 do	24 00
Zephyr et station de chemin de fer.	J. N. Dafoe.....	3	6	12 do	160 00
				Total......... ...	$47,069 75

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Abbottsford et Otter	A. Beaton	11	2	7 mois (du 1er sept. '93)	75 25
Abbottsford et station de ch. de fer.	F. Munroe	50 vgs.	12	12 do	40 00
Agassiz et station de ch. de fer	L. A. Agassiz	100 vgs.	12	8 do (au 30 nov. '93)	40 00
do do	H. White	100 vgs.	14	4 do du do	20 00
Ainsworth et quai	R. F. Henry	¼	6	6 do (au 30 sept. '93)	37 75
do do	J. Henry	¼	9	6 do du do	45 75
Alberni et Beaver-Creek	C. F. Bishop	6	2	12 do	68 00
Alberni et Clayoquot	J. S. Penny	65	2 et 1 p.m.	1 do (au 30 avril '93)	30 00
do do	I. C. Brocklehurst	65	do	11 do du do	210 00
Alberni et Nanaïmo	T. Paterson	54	1	5 do (au 31 août '93)	206 25
do do	W. Armstrong	54	2	7 do du do	507 50
Alberni et Sproat Lake	F. W. Muller	7	1	12 do	100 00
Aldergrove et Shortreed	A. Murchison	1½	4	1 do (au 30 avril '93)	4 08
do do	R. Shortreed	1½	4	4 do (au 31 août '93)	16 34
Alexis Creek et Soda Creek	T. McAllister	90	2 p.m.	6 do (du 1er oct. '93)	550 00
Alkali Lake et Clinton	J. S. Place	95	1	3 do (au 30 juin '93)	300 00
do do	P. Grinder	95	1	9 do du do	750 00
Anthracite et station de ch. de fer.	J. Lake	200 vgs.	12	12 do	100 00
Armstrong et station de ch. de fer.	D. Rabbitt	50 vgs.	12	12 do	60 00
Ashcroft et Ashcroft Station.	M. J. Cornwall.	2	2	12 do	65 00
Ashcroft Station, Clinton Barkerville et Lillooet.	B. C. Express Co.	32,63,47, 255	3 et 1	12 do	24,000 00
Ashcroft et station de ch. de fer	W. B. Baily	200 vgs.	12	12 do	180 00
Balfour et quai	C. W. Bush	100 vgs.	6	9 do (au 31 déc. '93)	18 00
do do	E. W. Beale	100 vgs.	6	3 do du do	6 00
Banff et station de ch. de fer.	R. G. Brett	1	12et14	12 do et voy. spéciaux.	266 80
Beaver et station de ch. de fer	W. G. Neilson	200 vgs.	12	12 do	60 00
Beaver Point et Burgoyne Bay	S. Maxwell	10	1	12 do	130 00
Blue Springs et Vernon	C. Christian	20	1	3 do (au 30 juin '93)	62 50
do do	L. Simmons	20	1	3 do (au 30 sept. '93)	37 25
do do	do	20	2	6 do du do	149 00
Burgoyne Bay et Fulford Harbour.	S. Maxwell	3	1	6 do (du 1er oct. '93) et arrérages	66 66
Burgoyne Bay et quai	do	½	T.q.r.	3 do (au 30 juin '93)	12 50
do do	do	½	1	9 do du do	18 75
Burrard Inlet et stat. de ch. de fer.	G. Black	200 vgs.	12	12 do	40 00
Canmore et station de ch. de fer	J. Chenier	⅛	12	12 do	120 00
Cedar et Nanaïmo	G. Cassidy	10	1	12 do	84 00
Cheam et Chilliwack	C. S. Ryder	4½	3	10 do (au 31 janv. '94).	75 00
Chemainus et Kuper Island	G. Donckele	5	1	12 do	104 00
Chemainus et station de ch. de fer.	E. J. Palmer	¼	12	12 do	120 00
Chilliwack et station de ch. de fer.	W. MacDonald.	6	6	12 do	430 56
Chilliwack et Rosedale	A. Hamilton	7	3	2 do (du 1er fév. '94)	26 66
Chilliwack et Sardis	H. Webb	3	6	12 do moins l'amende	148 00
Challiwack et Sumas	G. E. Chadsey	6	6	6 do (au 30 sept. '93)	116 50
do do	do	6	6	6 do du do	105 50
Clayton et station de ch. de fer	C. C. Cameron	¾	4	12 do	120 00
Cloverdale et Clover Valley	D. McKenzie	1½	2	12 do	75 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Cloverdale et Elgin	E. T. Wade	7	2	12 mois	147 00
Cloverdale et station de ch. de fer	J. T. Breen	100 vgs.	12	9 do (au 31 déc. '93)	37 50
do do	do	500 vgs.	12	3 do du do	18 75
Cobble Hill et station de ch. de fer	J. T. Porter	40 vgs.	6	12 do	40 00
Cochrane et Mitford	T. B. H. Cochrane	3	12	6 do (au 30 sept. '93)	90 00
Cochrane et station de ch. de fer	J. Johnson	¼	14	12 do et voy. spéciaux	245 00
Comox et Courtenay	J. W. Fraser	3	2	4 do (au 31 oct. '93)	33 33
do do	McQ. Gilmore	3	2	5 do du do	43 66
Comox et Grantham	A. J. Smith	7	1	3 do (au 30 juin '93)	25 00
do do	G. C. Smith	7	1	9 do du do	75 00
Comox et Sandwick	E. Duncan	3½	1	9 do (du 1er juil. '93)	10 50
Comox et quai	J. B. Holmes	¼	2	12 do	46 66
Coquitlam et station de ch. de fer	R. B. Kelly	50 vgs.	7	12 do	40 00
Corfield et station de ch. de fer	G. F. Corfield	1½	6	12 do	180 00
Coutlee et lac Mamette	J H Latrémouille	18	1	6 do (au 30 sept. '93)	74 00
do do	L. Quenville	18	2 p.m.	6 do du do	52 00
Cowichan et Genoa	W. B. Baker	2½	3	4 do (au 31 juil. '93)	40 00
Cowichan et station de ch. de fer	G. B. Ordano	2	3	4 do (au 31 juil. '93)	40 00
Cowichan Lake et Duncan's Station	A. C. Fraser	20	1	12 do	150 00
Denman Island et quai	R. T. Swan	½	2	12 do	80 00
Departure Bay et Nanaïmo	J. Harper	4	6	12 do	180 00
Deroche et poteau-malle	E. DesRochers	50 vgs.	5	12 do	40 00
Dewdney et poteau-malle	J. Baker	½	12	12 do	156 00
Dewdney et Nicomin	W. Brown	5	2	9 do (au 31 déc. '93)	75 00
Dog Creek et Empire Valley	T. Boyle	18	1	6 do (au 30 sept. '93)	125 00
do do	M. J. Boyle	18	1	6 do du do	125 00
Donald et station de ch. de fer	R. W. Patmore	½	12	12 do	120 00
Douglas Lake et Quilchena	J. B. Greaves	22	1	12 do	150 00
Duck et Pringle et Grande Prairie	W. H. Jones	21	1	12 do	169 00
Duck et Pringles et poteau-malle	A. G. Daniels	300 vgs.	7	7 do (du 1er sept. '93)	58 34
Duck et Pringles et station de chemin de fer	W. Seely	300 vgs.	7	5 do (au 31 août '93)	41 66
Duncan's Station, Quamichan et station de chemin de fer	W. P. Jaynes	200 vgs. et 1¾	6	12 do	180 00
East Sooke et grande route postale	J. H. Dales	10	2	12 do	160 00
Enderby et station de ch. de fer	O. Harvey	200 vgs.	12	12 do	100 00
Enderby et Spallumcheen	G. J. Wallace	6	2	12 do	180 00
Esquimalt et Victoria	W. J. King	4	24	10 do (au 31 janv. '94)	366 66
do do	do	4	18	2 do du do	55 00
Fairview et grande route postale	T. Elliott	1½	6	6 do (au 30 sept. '93)	30 00
do do	H. Newman	1	6	1 do 4 jours (au 4 nov. '93)	5 66
Field et station de ch. de fer	H. G. Parson	200 vgs.	12	12 do	100 00
French Creek et Parksville	W. H. Lee	4	2	12 do	150 00
Fulford Harbour, Burgoyne Bay et quai	H. N. Rogers	3	2	6 do (du 1er oct. '93)	25 00
Gabriola Island et quai	J. Gray	2¾	2	12 do	60 00
Garnham et Victoria	W. Garnham	5	3	11 do (du 1er mai '93)	137 50
Genoa et station de ch. de fer	Hughitt et McIntyre	4½	7	8 do (du 1er août '93)	200 00
Glenwood et Langley Prairie	W. Beavis	4	1	12 do	80 00
Golden et station de ch. de fer	C. A. Warner	400 vgs.	12	12 do	193 33
Golden et mission de Saint-Eugène	F. P. Armstrong	200	2 et 1 p.m.	3 do (au 30 juin '93)	300 00
do do	do	200	2 p.m. et 1 p.s	9 do du do	2,250 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Goldstream et station de ch. de fer.	J. Phair........	⅓	6	12 mois	120 00
Hagan et Victoria.....	H. Simpson.....	13	2	12 do	240 00
Hall's Prairie et station de ch. de fer	D. W. Brown...	1¼	4	12 do	120 00
Hanceville et Soda Creek	F. M. Becher...	75	1	6 do (au 30 sept. '93).	300 00
Harrison Hot Springs et station de chemin de fer..................	J. R. Brown....	5	7	12 do	200 00
Harrison River et station de ch. de f.	C. W. Menten ..	½	4	12 do	60 00
Hatzic et Hatzic Prairie....	T. Martin.......	5	2	12 do	100 00
Hatzic et poteau-malle	F. T. Lazenby ..	60 vgs.	12	12 do	60 00
Hazelmere et station de ch. de fer..	H. T. Thrift....	1	4	10 do (du 1er juin '93).	41 66
Hope et station de ch. de fer.......	J. Wardle.......	2	6	12 do	156 50
Hornby Island et paquebot..... .	G. Ford.........	300 vgs.	2	12 do	26 00
Huntingdon et station de ch. de fer.	T. R. Truswell..	200 vgs.	12	12 do	75 00
Huntingdon et Upper Sumas... .	A. Boley.......	5	3	12 do	120 00
Illicillewaet et stat. de ch. de fer...	A. C. McArthur.	⅛	12	12 do	40 00
Kamloops et station de ch. de fer..	E. H. Jones.....	1	14	12 do	365 00
Kamloops et Spence's Bridge.. ...	J. Clark........	100	1	12 do	1,800 00
Kananaskis et poteau-malle........	J. Walker	100 vgs.	12	12 do	45 00
Kaslo et New-Denver	A. J. Scott......	....	.....	Voyage supplémentaire..	120 00
Kaslo et quai du vapeur.....	S. H. Green ...	¼	6	3 mois (au 31 mai '93)..	5 00
do do	do	400 vgs.	9	10 do du do ..	60 00
Kaslo et Watson..................	E. J. Mathews..	18	1	5 do 16 jours (au 30 nov. '93)......	114 58
Keithley Creek et 150-Mile House..	J. Ford..	80	1 et 2 p. m.	12 do	890 00
Kelowna et Okanagon Mission....	N. Thompson...	4	2	3 do (au 30 juin '93)..	39 00
Kelowna et Vernon................	W. F. Borwith .	40	3	3 do (au 30 sept. '93),.	175 00
do do	G. N. Thomson.	40	3	6 do du do ..	375 00
Kelowna et quai	T. Spence	100 vgs.	7	3 do 21 jours (du 10 avril '93) . ..	18 50
do do	J. B. Donald....	100 vgs.	7	1 do 15 jours (au 15 janv. '94).....	5 00
do do	do	100 vgs.	7	17 jours (au 31 mars '94)..	5 00
Keremeos et Penticton.............	T. Ellis	24	2 p.m.	3 mois (au 30 juin '93)..	45 00
do do	P. Marsel.......	24	1	9 do du do	187 50
Kettle River et Osoyoos.....	T. Kruger......	55	2 p.m.	3 do (au 30 juin '93)..	120 00
do do	E. G. Sherringham..	55	1	9 do du do ..	450 00
Koksilah et station de ch. de fer...	C. Crosier	30 vgs.	6	12 do	40 00
Langley et Langley Prairie	F. White.... .	6	3	7 do (du 1er sept. '93).	91 00
Langley et station de ch. de fer....	J. Taylor.......	3	6	12 do	391 25
Langley et Shortreed............	A. Murchison...	13	2	1 do. (au 30 avril '93).	15 33
do do	R. Shortreed....	13	2	4 do (au 31 août '93)..	61 33
Lower Nicola et Princeton.........	G. B. Armstrong	75	1 p.m.	12 do	210 00
Lytton et station de ch. de fer.....	A. Stevenson. ..	¾	12	6 do (au 30 sept. '93).	60 00
do do	do ...	¾	14	6 do du do ..	87 50
McPherson's Station et station de chemin de fer	A. Nightingale..	70 vgs.	6	9 do (au 31 déc. '93)..	30 00
do do ..	A. Cook	70 vgs.	6	3 do du do ..	10 00
Maple Bay et station de ch. de fer.	J. Kier.........	6	3	12 do	180 00
Mara et station de chemin de fer...	S. Appleby......	¾	4	10 do (du 1er juin '93).	41 66
Metchosin et Victoria	T. Parker.......	25	1	12 do	190 00
Millstream et station de ch. de fer..	J. Wriglesworth	2	7	12 do	100 00
Millward et Morley.	J. McDougall...	3	2	12 do	100 00
Mission City et Mount Lehman....	W. Thomson....	4	3	12 do	195 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Mission City et station de ch. de fer	M. DesBrisay...	¼	12	12 mois	180 00
Mitford et poteau-malle	J.B.H. Cochrane	200 vgs.	14	6 do (du 1er oct. '93).	90 00
Morley et station de ch. de fer	W. Graham	100 vgs.	12	12 do	40 00
Mount Pleasant Vancouver et boîtes aux lettres	T. J. Neelands..	8	7	12 do	595 00
Mount Tolmie et Victoria	T. E. Nicoll	3½	6	9 do (au 31 déc. '93)..	112 50
do do	W. B. C. Newburn	3½	6	3 do du do ..	37 50
Nakusp et New-Denver	J. E. Walsh	28	1	11 do et 15 jours (du 16 mai '93)	1,020 00
Nakusp et quai	W. S. Thomas ..	300 vgs.	6	8 do (du 1er mai '93)..	24 00
Nanaïmo, Comox et quai Victoria	W. H. Ganner	100 vgs.	4	12 do	94 05
Nanaïmo et station de ch. de fer...	Thompson et Scoville.	¼	12	12 do	296 00
Nanaïmo et boîtes aux lettres	do ..	2½	7	12 do	182 00
Nanaïmo et quai Vancouver	do ..	300 vgs.	7	12 do	180 00
Nanoose Bay et grande route postale	W. Roberts	2	2	12 do	75 00
Nelson et New-Denver	W. S. Murray ..	60	2 p.m.	3 voyages	150 00
Nelson, station de ch. de fer et quai	W. Hodson	¾	T.q.r.	7 mois 14 jrs (au 27 déc. '93)	65 75
Nelson et station de ch. de fer	Wilson et Perdue	¾	T.q.r.	12 do	175 75
Nelson et quai	do ..	½	6	12 do	67 50
New-Denver et Three-Forks	W. Tomlinson ..	5	1	2 do 6 jrs (au 16 déc. '93)	33 00
New-Westminster et Cloverdale	J. Armstrong...	....	....	Voyages spéciaux	5 00
New-Westminster et station de ch. de fer	W. Smith	¼	T.q.r.	12 mois	372 80
New-Westminster et South Westminster	Cie de ch. de fer N.-W. et du S.	1	7	12 do	200 00
New-Westminster et boîtes aux lettres	W. G. Cross	4	6	12 do	294 00
New-Westminster et Vancouver..	Gilley Frères...	12	T.q.r.	Service spécial	81 00
do do ..	Cie du tramway électrique de New-Westm..	12	T.q.r.	do	68 55
Nicomekl et station de ch. de fer...	R. Sudlowe	30 vgs.	4	12 mois	20 00
Nicomin et station de ch. de fer	W. Brown	3½	3	3 do (du 1er janv. '94)	25 00
North Bend et station de ch. de fer.	J. Webb	100 vgs.	12	12 do	40 00
Northfield et station de ch. de fer de Nanaïmo	Thompson et Scoville.	5	6	12 do	420 00
North Saanich et Victoria	R. Horth	18	2	12 do	362 00
Notch Hill et station de ch. de fer..	C. Castle	100 vgs.	6	12 do	50 00
Oaklands et Victoria	W. B. C. Mewburn	2	12	5 do (au 31 déc. '93)..	50 00
Okanagon et station de ch. de fer..	C. O'Keefe	2	2	12 do	100 00
Okanagon et Vernon	W. F. Bouvette.	36	2	3 do (au 30 juin '93)..	99 75
Osoyoos et Oroville, E.-U.	H. Newman	6	3	3 do 4 jrs (au 4 nov. '93)	40 00
Osoyoos et Penticton	S. F. Stanton...	40	3	1 do 13 jrs (au 30 juin '93)	128 00
do do	H. Newman	40	3	4 do 4 jours (au 4 nov. '93)	214 00
Otter Point et Victoria	Gordon et Floyer	30	1	12 do	280 00
Pender Island et paquebot	W. Grimmer..	¼	2	9 do (au 31 déc. '93)..	37 5
do do	A. Davidson	¼	2	3 do du do ..	12 50

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c
Penticton et Oroville, E.-U..	J. A. Schubert..	46	3	Service spécial....	735 00
Penticton et quai	T. Ellis.	1½	6	7 mois (au 31 mars '94) (période indét.)	70 00
Pilot Bay et quai	I. D. Marsden ..	⅛	6	12 do	36 00
Plumper Pass et paquebot	W. T. Collinson.	400 vgs.	6	12 do	200 00
Port Hammond et stat. de ch. de fer.	A. L. Lazenby..	100 vgs.	12	12 do	60 00
Port Haney et station de ch. de fer.	D. Docksteader..	50 vgs.	12	12 do	60 00
Port Haney et Webster's Corners..	J. M. Webster..	4½	2	12 do	75 00
Port Kells et station de ch. de fer..	J. Latta	1	6	12 do	80 00
Port Moody et poteau-malle	J. Tays	⅛	12	12 do	60 00
Revelstoke et station de ch de fer..	C. Abrahamsen.	2	14	12 do	321 30
Revelstoke et quai	do	1	6	Service de la saison	128 00
Revelstoke Station et station de chemin de fer	H. J. Bourne...	40 vgs.	12	12 mois	40 00
Robson, station de ch. de fer et quai.	L. Levesque....	100 vgs.	T.q.r.	9 do (au 31 déc. '93)..	27 00
Rogers Pass et station de ch. de fer.	M. Cator	150 vgs.	6	12 do	55 00
St. Elmo et poteau-malle	N. Yerex..	1	2	3 do (au 30 juin '93)..	13 00
do do	C. F. Pound....	1	2	9 do du do ..	39 00
Salmon Arm et station de ch. de fer.	E. McGuire	300 vgs.	12	12 do	80 00
Salt Spring Island et quai	J. Broadwell	3	2	12 do	150 00
Sapperton et station de ch. de fer..	T. Johnson	200 vgs.	12	12 do	40 00
Savonas Ferry et stat. de ch. de fer..	J. H. Macnab...	30 vgs.	12	12 do	40 00
Shuswap et station de ch. de fer....	L. Hoffman	200 vgs.	6	12 do	60 00
Sicamous et station de ch. de fer...	J. J. Cummiskey	400 vgs.	12	12 do	240 00
Silverdale et poteau-malle	R. Saw	100 vgs.	5	12 do	50 00
Somenos et station de chemin de fer.	J. Kier	1½	6	12 do	180 00
South Vancouver et Vancouver....	W. Daniels	5	3	12 do	121 25
Spence's Bridge et stat. de ch. de fer.	J. Murray	¾	12	12 do	100 00
Steveston et Vancouver	W. H. Steves...	14 et 17	6	12 do	572 00
Tappen Siding et poteau-malle	W. T. Smith....	100 vgs.	7	12 do	40 00
Tinehead et Port Kells	R. M. Inglis....	4	2	6 do	37 50
Union et quai	Union Colliery Co	12	4	12 do	240 00
Vancouver et douane	O. Burritt	⅓	6	12 do	105 00
Vancouver et quai des steamers à Nanaïmo	H. N. Berry....	⅓	6	12 do (service suppl)..	205 50
Vancouver et station de ch. de fer..	Atkins et Johnson	⅓	14	12 do	462 00
Vancouver et Tram Car Terminus..	do	¼	T.q.r.	5 do 2 jrs (au 2 mars 1894)	28 00
Vancouver et quai à Squamish	J. McDowell ...	½	2	12 do	26 00
Vancouver et quai Victoria	G. McKay	⅓	12	12 do	124 72
Vancouver et quai des steamers de la Compagnie Union	Union S.S. Co..	¼	2	12 do	29 25
Vernon et station de ch. de fer....	M. McDougall..	¼	12	12 do	196 80
Victoria et douane	VictoriaTransfer Co	⅓	6	12 do	120 00
Victoria et station de ch. de fer....	A. Henderson ..	⅓	12	12 do	235 00
Victoria et boîtes aux lettres.	W. G. Bowman.	9¼	12	12 do	500 00
Victoria et quai	VictoriaTransfer Co	⅓	2	12 do	126 00
do do	do	⅓	12	12 do	393 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Victoria Steamer et station de chemin de fer de Vancouver.........	J. W. Moore....	50 vgs.	5	3 mois (au 31 mai '93) ..	15 75
do do	A. Adam.	50 vgs.	6	4 do 3 jours (au 28 fév. '94)......... .	18 25
Wellington et station de ch. de fer..	T. Bryant.....	$\frac{1}{8}$	12	12 do	72 00
Westholme et station de ch. de fer..	E. Barkley	$\frac{2}{3}$	3	12 do	40 00
Whonnock et station de ch. de fer..	G. A. Smith....	$\frac{1}{4}$	12	12 do	60 00
Yale et station de chemin de fer....	D. J. Creighton.	100 vgs.	12	12 do	60 00
				Total	$58,447 43

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE KINGSTON.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Addison et Bell's Station	H. S. Moffatt	8½	6	12 mois	200 00
Adolphustown et Bath	J. Horner	14	6	12 do	359 80
Adolphustown et Napanee	J. Furse	27¼	6	12 do	545 00
Albert et Marysville	P. Sullivan	11	6	12 do	300 00
Albury et Rednersville	G. Rose	4	3	9 do (au 31 juill. '93).	56 25
do do	D. F. Rose	4	3	3 do du do	18 75
Allisonville et Consecon	G. Pine	8	3	12 do	100 00
Allsaw et Minden	R. McKnight	12	2	9 do (au 31 déc. '93)	90 00
do do	G. Hope	12	2	3 do du do	30 00
Ameliasburg et Belleville	G. W. Tice	10	6	12 do	400 00
Anson et station de chem. de fer	A. McMullen	200 vgs.	6	12 do	45 00
Apsley et Cheddar	A. Graham	22	1	12 do	183 32
Apsley et Peterborough	P. Kennedy	40	3	12 do	500 00
Arden et Dead Creek	J. Arney	7	1	12 do	40 00
Arden et Elm Tree	N. H. Hinchey	7	1	12 do	40 00
Arden et station de chem. de fer	J. E. Hays	1	6	12 do	60 00
Arden et Tamworth	J. W. Babcock	20½	3	12 do	125 00
Athens et Mallorytown	H. Graham, sen.	13½	6	12 do	360 00
Athens et Oak Leaf	W. S. Johnson	9	3	3 do (au 30 juin '93.)	37 37
do do	C. Slack	9	3	9 do du do	93 75
Athens et Plum Hollow	H. Sherman	6	2	12 do	58 00
Atkinson et Washburn	J. Atkinson	3⅓	2	12 do	45 00
Ballantyne's Station et station de chem. de fer	J. Hysop	½	2	12 do	26 25
Bancroft et Bronson	G. Payne	4	2	9 do (du 1er juill. '93)	45 00
Bancroft et Cheddar	G. Boomhour	22	1	12 do	108 88
Bancroft et Wood	J. McLellan	11	1	9 do (au 31 déc. '93 moins l'amende)	31 75
do do	S. Vance	11	1	3 do du do	11 25
Bannockburn et station de ch. de fer	S. McEwen	⅛	12	12 do	60 00
Bath et Ernestown	C. Mills	3½	12	12 do	140 00
Bath et Stella	J. Baker	6½	6	12 do	338 24
Battersea et Kingston	W. J. Arthur	16	6	12 do	279 48
Bayside et Belleville	A. Aselstine	6	6	12 do	50 00
Bedford Mills et Newboro'	J. Woodman	6	3	12 do	70 00
Belleville et Albert College	W. P. Dyer	1½	6	12 do	25 00
Belleville et B.P. Stat. de Belleville	H. W. Cronk	1¼	12	12 do	75 00
Belleville et Madoc	W. Hulin	26	6	4 do (31 juillet '93).	266 66
Belleville et station de ch. de fer	H. W. Cronk	1¼	24et30	12 do	358 50
Belleville et Sidney Crossing	W. R. Vandervoort	6½	3	12 do	105 00
Belleville et boîtes aux lettres	H. W. Cronk	5	12	12 do	250 00
Belleville et Tweed	J. Jackson	25	6	12 do	666 68
Belleville et Wallbridge	F. B. Prior	9	3	12 do	110 00
Bellrock et Verona	F. Clark	4	6	12 do	120 00
Bensfort et South Monaghan	E. Stirton	5	3	9 do (au 31 déc. '93).	56 25
do do	J. Fletcher	5	3	3 do du do	16 25
Bethel et The Corners	R. H. Robinson	¼	6	12 do	40 00
Bewdley et Millbrook	H. Atkins, sen.	11	6	12 do	350 00
Big Island et Demorestville	G. P. Cole	5	2	12 do	41 60
Birdsalls et station de ch. de fer	R. E. Birdsall	1	6	12 do	40 00
Birds Creek et New Carlow	J. T. Carmichael	15	1	1 do (au 30 avril '93).	8 33
do do	do	15	2	8 do (au 31 déc. '93).	133 33
do do	N. T. Armstrong	15	2	3 do du do	40 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Black River Bridge et Picton	G. McGuire	7½	3	12 mois	98 00
Blairhampton et Minden	W. Blair	10	1	12 do	60 00
Blairton et Havelock	M. J. Peters	8	3	12 do	141 68
Blairton et Wariston	J. A. Allen	9	2	12 do	125 00
Bloomfield et station de ch. de fer	A. B. Saylor	¼	12	9 do (au 31 déc. '93)	56 40
do do	J. Clinton	¼	12	3 do du do	15 60
do do	W. McQuaid	¼	12	10 do 15 jours (du 17 mai '93)	30 57
Bobcaygeon et Peterborough	W. H. Bottum	22	6	12 do	700 00
Bobcaygeon et Silver Lake	A. Coulter	9	1	12 do	50 00
Boskung et Minden	J. Beatty	14	2	12 do	140 00
Boulter et Combermere	J. Lynch	18	3	12 do	285 00
Boulter et L'Amable	A. Stewart	20	3	12 do	275 00
Bridgewater et Tweed	G. Banker	5	6	3 do (au 30 juin '93)	50 00
do do	T. McCann	5	6	9 do du do	138 75
Brighton et Campbellford	J. A. Robinson	20	6	9 do (au 31 déc. '93)	360 00
do do	J. Weese	20	6	3 do du do	118 50
Brighton et Lovett	P. B. Clark	5½	6	9 do (du 1er juill. '93)	141 00
Brighton et Smithfield	O. Davies	5½	6	3 do (au 30 juin '93)	43 75
Brockville et Sherwood Spring	H. Marsan	8	1	12 do	38 00
Brockville et Westport	R. W. et J. Copeland	44¼	6	12 do	2,005 00
Buckley et Godfrey	T. Buckley	7	2	12 do	60 00
Burnbrae et station de ch. de fer	W. B. Ketcheson	5	6	12 do	140 00
Burnbrae et Stanwood	C. Lawrence	11½	2	12 do	84 48
Burnley et Castleton	E. Richardson	8	3	12 do	99 00
Caintown et Trevelyan	P. Flood	3½	1	11 jrs. (au 13 août 1893)	1 19
do do	S. L. Hogeboom	3½	6	7 do 18 jours (du 14 août 1893)	58 63
Campbellford et Goldolphin	C. Aggett	5	2	12 do	68 00
Campbellton et Havelock	H. Clegg	11	6	3 do (du 1er juin '94)	73 75
Campbellford et station de ch. de f.	Mulhern et Drennan	½	12	12 do	93 90
Campbellford et Tilton	J. Archer	....	.....	Deux voyages spéciaux	2 00
Centreton et Grafton	W. Roberts	13½	3	12 mois	159 00
Centreville et Tamworth	S. Fleming	8	6	12 do	207 00
Chaffey Locks et Elgin	M. Doyle	6	2	12 do	100 00
Chandos et Coe Hill Mines	R. H. Waddington	17	1	1 do (au 30 avril '93)	8 33
do do	A. Smith	17	1	11 do du do	68 75
Chantry et Philipsville	C. Elliott	5½	6	12 do	150 00
Chapman et Lost Channel	A. Fluke	3	2	12 do	50 00
Chatterton et Foxboro'	S. P. Morden	3½	2	9 do (au 31 déc. '93)	45 00
do do	do	3½	2	3 do du do	13 00
Cheddar et Gooderham	J. McIlvena	18	1	12 do	104 00
Cherry Valley et Point Peter	J. R. Gibson	6	1	12 do	36 00
Cherry Valley et Salmon Point	J. M. Bentley	6	2	12 do	39 48
Clarendon Station et Plevna	A. Thompson	22	3	12 do	345 00
Clairview et Erinsville	R. T. McDonnell	4	2	12 do	60 00
Cloyne et Denbigh	J. Quackenbush	28	2	12 do	410 00
Cloyne et Harlowe	J. Black	13	2	2 do (au 31 mai '93)	20 00
do do	do	11	2	10 do du do	86 66
Cloyne et station de ch. de fer	G. Deline	13½	6	2 do (au 31 mai '93)	78 34
Cobourg et Harwood	C. O'Neill	16	6	3 do (au 30 juin '93)	100 00
do do	A. Barr	16	6	9 do du do	281 25
Cobourg et stat. de ch. de fer (G.T.)	R. Buck	½	6	11 do 10 jours (du 21 avril 1893)	37 86
Cobourg et Roseneath	T. McCutcheon	20	6	12 do	603 88
Cobourg et boîtes aux lettres	W. Sykes	3	12	12 do	200 00
Coe Hill Mines et Faraday	W. Neal	8	1	12 do	50 00
Coe Hill Mines et stat. de ch. de fer	R. H. Waddington	½	12	12 do	50 00
Coe Hill Mines et The Ridge	do	28½	1	6 do (au 30 sept. '93)	51 82

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant. $ c.
Coe Hill Mines et The Ridge	J. Wagar	28½	1	6 mois (du 1er oct., '93).	37 50
Colborne et Dundonald	G. Goodrich	7	6	12 do	130 00
Colborne et Lakeport	T. Howard	2½	12	12 do	180 00
Colborne et Warkworth	J. Prater	16	6	12 do	400 00
Collin's Bay et station de ch. de fer	J. J. Losee	⅜	12	12 do	50 00
Combermere et Maynooth	J. Poff	25	1	12 do	190 00
Consecon et station de ch. de fer	J. G. German	¾	18	1 do 16 jours (au 16 1893)	12 89
do do	do	¾	24	10 do 15 jours (du 16 mai 1893)	116 36
Cooper et Madoc	W. West	11	3	12 do	159 00
Cooper et The Flats	A. Lemon	5	2	12 do	55 00
Corbyville et Gilead	W. H. Sheffield	4	2	9 do (du 1er juill. '93).	37 50
Cottesloe et Norwood	A. C. Kidd	8½	2	12 do	68 00
Cranworth et Portland	J. Wilson	5½	1	12 do	25 00
Cressy et Picton	C. Storms	19	3	9 do (au 31 déc. '93)	225 00
do do	do	19	3	3 do du do	49 25
Crofton et Rossmore	J. Belnap	9	6	3 do (au 30 juin '93)	68 75
do do	G. W. Weese	9	6	9 do du do	201 00
D'Arcy et Howe Island	C. Sughrue	6	2	9 do (au 31 déc. '93)	45 00
do do	C. Rochefort	6	2	3 do du do	15 00
Deloro et station de chemin de fer	J. Auger	1½	6	12 do	74 00
Demorestville et Fish Lake	W. Baker	4	2	3 do (au 30 juin '93).	12 37
do do	G. W. Baker	4	2	9 do du do	45 00
Denbigh et Griffith	P. S. Rose	14	2	12 do	114 00
Denbigh et Plevna	J. Quackenbush	23	2	12 do	250 00
Desert Lake et Hartington	W. Snook	9	1	12 do	69 00
Donaldson's Mills et station de chemin de fer	S. Donaldson	500 vgs.	3	12 do	14 00
Dufferin et Kingston Mills	do	3½	3	12 do	75 00
Eldorado et Empey	L. Empey	3	1	11 do (au 28 fév. '94).	32 08
do	J. A. Empey	3	2	1 do du do	6 66
Enterprise et Trafford	C. Whelan	11	1	12 do	55 00
Enterprise et Wilkinson	J. Finn	8¼	2	12 do	50 52
Erinsville et Napanee	J. W. Grange	21	6	12 do	475 00
Flinton et Madoc	R. Cranston	19	6	12 do	475 00
Fortescue et Irondale	A. J. Ford	6	1	12 do	50 00
Fowler's Corners, Peterboro' et station de chemin de fer	C. Chambers	1½ et 7½	6 et 2	12 do	101 25
Foxboro' et station de chemin de fer	W. L. Westover	½	12	9 do (du 1er juill. '93)	117 50
Frankford et station de ch. de fer	J. Chapman	200 vgs.	12	12 do	78 00
Frankford et Stockdale	do	2	3	12 do	45 00
Frankville et station de ch. de fer	W. Dowsley	11	6	12 do	239 00
Fuller et Thomasburg	M. Mitts	4½	2	12 do	37 00
Gananoque et Seeley's Bay	W. Kenny	14	2	12 do	145 00
Gananoque et South Lake	J. Birmingham	7	4	4 do (au 30 sept. '93).	70 00
do do	do	7	4	4 do 25 jours (du 6 nov. '93)	78 42
Gananoque et boîtes aux lettres	E. Keating	2½	13	12 mois	273 75
Gananoque et Wilstead	T. Elliott	4	3	12 do	78 00
Gananoque Station et jonction du Grand-Tronc	R. C. Carter	3½	26	12 do	25 00
Gilbert's Mills et Picton	J. D. Gilbert	10½	3	9 do (au 31 déc. '93).	78 00
do do	do	12	3	3 do du do	32 50
Gilmour et station de ch. de fer	J. Caverly	100 vgs.	12	12 do	20 00
Glanmire et Millbridge	W. Landon	7	1	12 do	40 00
Glastonbury et North Brook	W. Both	4½	2	12 do	39 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Glenburnie et The Corners	S. Shurtleff	½	6	12 mois	60 00
Glen Miller et Trenton	O. Weston	3½	6	12 do	125 00
Glenora et Picton	J. C. Wilson	6	6	7 do (du 1er sept. '93)	131 25
Glen Ross et station de ch. de fer	G. T. Iveson	20 vgs.	6	12 do	30 00
Glenvale et Sharpton	G. D. Hann	4	2	12 do	60 00
Gooderham et Kinmount	A. N. Wilson	21	3	2 do 15 jours (au 31 juillet '93)	72 84
do do	W. J. Wilson	21	3	8 do (du 1er août '93)	166 66
Gooderham et Ursa	S. Kettle	6	1	12 do	30 00
Gosport et Napanee	J. Harcus	19	2	6 do (du 1er oct. '93)	70 00
Grafton et station de ch. de fer	J. Cochran	1	7	12 do	100 00
Green Point et Picton	C. Reynolds	12	2	Saison de 1893	65 00
Gunter et station de ch. de fer	J. H. Gunter	6	2	12 mois	80 00
Haliburton et Kennaway	E. Parish	39	1	12 do	250 00
Haliburton et station de ch. de fer	J. Dover	¼	12	6 do (au 30 sept. '93)	25 00
do do	W. Kellett	¼	12	6 do du do	20 00
Haliburton et Wickstead	D. H. Anderson	10	1	12 do	55 00
Halloway et station de ch. de fer	T. W. Carter	200 vgs.	12	9 do (du 1er juill. '93)	70 41
Hartsmere et Hermon	G. A. Bremner	8½	2	12 do	90 00
Havelock et Oak Lake	S. Hubble	16	1	12 do	80 00
Havelock et station de ch. de fer	M. E. Fuller	50 vgs.	18	12 do	56 34
Havelock et Tilton	M. J. Peters	6	3	9 do (au 31 déc. '93)	103 50
Hay Bay et Napanee	J. Harcus	19	2	6 do (au 30 sept. '93)	70 00
Hayburn et Parma	E. Loyst	2	3	12 do	50 00
Hiawatha et Peterboro'	O. A. Cragg	11	2	12 do	145 00
Hillier et station de ch. de fer	H. Palmer	½	18	1 do 16 jours (au 16 mai '93)	17 55
do do	do	½	24	4 mois, 15 jours (au 31 31 déc. '93)	117 60
do do	H. Monaghan	½	24	3 do du do	31 20
Hillier et Rosehall	R. McCartney	2½	3	12 do	125 00
Hinch et Newburgh	B. Lewis	6	2	12 do	70 00
Howe Island et Pitt's Ferry	A. O'Brien	4	3	12 do	150 00
Indian River et Peterboro'	M. Guerin			Voyages spéciaux	10 50
Indian River et stat. de ch. de fer	do	2	3	9 mois (au 31 déc. '93)	60 00
do do	do	2	3	3 do du do	25 00
Indian River Station et Jermyn	J. Duff			Voyages spéciaux	3 50
Indian River Station et station de chemin de fer	do	1/16	6	12 mois	25 00
Ingle et Tamworth	H. M. York	5	2	4 do (du 1er déc. '93)	16 66
Ivanhoe, Crookston et station de chemin de fer	W. B. Tanner	2	12	9 do (du 1er juill. '93)	176 25
Ivy Lea et Lansdowne	J. Ivey	2	4	2 do (au 31 mai '93)	11 66
do do	do	2 et 6	4	10 do du do	92 33
Jellyby et station de ch. de fer	J. E. Davis	300 vgs.	3	12 do	30 00
Jermyn et Lang	R. Carter	4	3	12 do	68 00
Jones' Falls et Morton	A. Scott	3	3	5 do (au 31 août '93)	24 58
do do	T. Kenny	3 et 6	3	7 do du do et (voy. spéciaux)	51 83
Keene et station de chemin de fer	R. McIntyre	1½	12	12 do	119 00
Kingston, Barriefield et Portsmouth	B. McConville	1½ et 2¼	6 et 12	12 do	300 00
Kingston et station de Kingston	C. Cooper	2	6	10 do (au 31 janv. '94)	26 20
do do	T. C. Wilson	2	7	2 do du do	5 10
Kingston, service des facteurs de	Kingston, Portsmouth et Cie des chars urbains de Cataraqui			3 do (du 1er janv. '94)	60 83

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Kingston et Newboro'	R. W. Copeland.	41	6	12 mois	1,094 00
Kingston et Newburgh.	C. H. Finkle	27	6	12 do	500 00
Kingston et Perth Road	J. Miller	18	6	12 do (moins l'amende)	438 48
Kingston et boîtes aux lettres	B. McConville			12 do (au 30 juin '94)	585 72
Kingston et Willetsholme	N. F. Darling	16	3	6 do (au 30 sept. '93)	112 50
do do	do	16	3	6 do du do	145 00
Kingston Station et jonction du Grand-Tronc	T. Hanley	2	26	12 do	36 00
Kinmount et Mount Irwin	T. Peacock	7	2	12 do	70 00
Lakefield et Lakehurst.	A. Johnston	19	3	12 do	239 00
Lakefield et station de chem. de fer	J. Cooper	¼	18	12 do	140 85
Lake Opinicon et Perth Road	S. Sears	10	3	12 do	90 00
Lang et station de chemin de fer	A. Colville	1	12	12 do	74 00
Lansdowne et Sand Bay.	C. McDonald	11½	3	12 do	211 04
Lansdowne et Tilley	H. Bradley	3½	1	12 do	30 00
Latimer et Wolf's Corners	B. S. Wartman.	1	3	12 do	70 00
Lavant Station et Ompah	H. Dunham	9	3	12 do	195 00
Leinster et Roblin	T. N. Richmond	7	2	12 do	52 00
Lime Lake et Marlbank	J. Henderson	4	3	12 do	78 50
Long Lake et Mountain Grove	J. Bender	8	2	12 do	96 00
Long Point et Seeley's Bay	N. Shook	7½	2	12 do	85 00
Lyn et station de chemin de fer	J. Baird	1	6	12 do	62 60
Lyndhurst et Seeley's Bay	W. D. Wetherell	8	6	12 do	168 00
McKenzie Lake et Maynooth	P. Barr	13	1	12 do	70 00
McKenzie Lake et Murchison	B. Reynolds	12	1	9 do (du 1er juill. '93)	63 45
McLean et Mountain Grove	A. Brown	8	1	12 do	52 00
Madoc et station de chemin de fer de Eldorado	R. S. Allt	7	12	12 do	400 00
Madoc et stat. de ch. de f. d'Ivanhoe	W. Hulin	6½	7	12 do	365 00
Madoc et stat. de chem. de fer G.-T.	S. Barnum	½	12	5 do (au 31 août '93)	26 20
do do	do	½	24	7 do du do	72 80
Madoc et Queensborough	W. H. Diamond.	8	6	12 do	190 00
Mallorytown et Poole's Resort	H. Turkington	5	6 et 3	12 do	95 00
Mallorytown et Rockfield	J. Herbison	5	2	12 do	80 00
Mallorytown et Rockport	J. Dickey	12½	6	9 do (au 31 déc. '93)	186 00
do do	J. Rogers	12½	6	3 do du do	52 50
Mallorytown et Yonge Mills	B. Burnham	4	2	12 do	75 00
Malone et station de chemin de fer.	C. Thompson	¾	6	12 do	80 00
Maple Lake et Minden	G. N. Clarke	20	2	12 do	125 00
Marble Rock et Gananoque Station.	B. S. Bradley	4½	2	12 do	60 00
Marmora et station de chemin de fer	N. McWilliams.	2½	12	12 do	125 00
Marmora et Shanick	P. Sheriden	9	2	1 do (du 1er mars '94)	5 00
Marmora et Stirling	O. Church	16	6	12 do	400 00
Maynooth et Ormsby	M. Fitzgerald	32	6	12 do (moins l'amende)	592 00
Melrose et Shannonville	I. Ray	24	6	3 do (au 30 juin '93)	62 45
Milford et Picton	W. Ogden	10	6	12 do	192 00
Milford et Pointe Traverse	J. J. Vandusen.	10½	2	12 do	92 63
Millbridge et station de ch. de fer	C. Donaldson	1¼	6	12 do	70 00
Minden do	D. J. Hartle	7½	12	12 do	300 48
Moira et Plainfield	W. H. Dean	8	3	12 do	125 00
Moneymore et Roslin	J. Thompson	6½	1	12 do	30 00
Mountain Grove et station de chemin de fer	A. McDonald	100 vgs.	12	12 do	20 00
Murray et station de chemin de fer	H. W. Hayes et G. D. Wells	1	18	1 do 16 jours (au 16 mai 1893)	17 06
do do	do	1	24	7 do 15 jours (au 31 déc. 1893)	112 25
do do	G. D. Wells	1	24	3 do du do	45 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Napanee et boîtes aux lettres......	G. Bogart	1½	18	12 mois	75 00
Napanee et Switzerville	P. E. R. Miller.	6	3	12 do	96 00
Napanee et Plainfield	J. D. Naphan...	13	2	12 do	95 00
Newboro et Smith's Falls..........	J. M. Preston...	27 et 29	6	12 do	593 00
New Dublin et Bellamy's Station..	N. E. Brown...	3½	3	12 do	65 00
Northport et quai du bateau à vap.	P. H. Fox.....	100 vgs.	12	Saison 1893............	15 30
Norwood, Warkworth et station de chemin de fer Hastings.........	C. McDonnell ..	16 et 6	6 et 6	12 mois	468 00
Norwood et station de chemin de fer (C.C.P.).................	W. Udy..	½	20	12 do	99 08
Odessa et station de chemin de fer.	W. Gordon	5	12	9 do (au 31 déc. '93)..	165 00
do do ..	B. L. Davy.....	5	12	3 do du do ..	55 00
Odessa et Violet..............	J. W. Storms...	6	6	12 do	100 00
Ormsby et station de chemin de fer	G. L. Jarman...	150 vgs.	12	12 do	50 00
Ormsby et Thanet	E. Thompson...	5	2	12 do	59 00
Oso Station et Zealand.	W. Armstrong..	3½	2	7 do (31 oct. '93)....	26 25
do do	do .	4½	2	5 do du do ...	24 10
Overton et Roblin..............	G. W. Fox.. ...	3½	2	12 do	48 00
Parma et The Pines	J. Magee......	4	3	12 do	70 00
Perth et Westport	A. R. Palmer...	23	2	12 do	175 00
Perth Road et Wilmur.	J. S. Roberts...	2	3	12 do	48 48
Peterboro' et station de chemin de fer (C.P.R.)	R. W. Carson...	½	31	12 do	177 87
Peterboro' et station de chemin de fer (G.-T.)...................	G. A. Mitchell..	¼	72et84	12 do	317 30
Peterboro' et boîtes aux lettres.....	H. C. Rogers...	4¼	12	12 do	200 00
Peterboro' et Warsaw	D. McIntosh ...	16	6	12 do	276 00
Picton et station de chemin de fer..	J. B. Sheriff....	¾	18	1 do 16 jours (au 16 mai '93)	8 72
do do ..	do ...	¾	24	10 do 15 jours (du 17 mai '93)	80 37
Picton et Sand Banks...........	J. R. Tubbs....	10½ et 8	6 et 3	12 do	165 00
Picton et Solmesville..........	J. J. Thompson	17	6	12 do	298 00
Picton et boîtes aux lettres........	T. Shannon.....	1	12	12 do	78 25
Precious Corners et The Corners...	J. R. O'Neil....	300 vgs.	6	3 do (au 30 juin '93)..	7 50
Railton et station de chemin de fer.	J. O'Reilly	4½ et 6	6	6 do (au 30 sept. '93).	90 00
do do ..	P. Conway	4½ et 6	6	6 do du do ..	72 00
Read et Shannonville	B. Callery. ...	13¾	6	9 do (du 1er juillet '93)	187 50
Roblin et West Plain	A. Sedore	3	2	12 do	25 00
St. Lawrence et Wolfe Island......	S. D. Woodman.	15	1	3 do (au 30 juin '93)..	25 83
do do	J. W. O'Brien..	13	2	9 do du do ..	75 00
St. Ola et station de chemin de fer.	J. Baker.	2	6	12 do	80 00
Sharbot Lake et station de chemin de fer P. C	M. Avery	⅛	14	12 do	146 00
Snyder Depot et stat. de ch. de fer.	G. Deline... ..	15½	6	10 do (du 1er juin '93).	475 00
Springville do ..	J. Tully........	3	6	12 do	100 16
Steenburg do ..	S. S. Steenburg.	100 vgs.	3	2 do 14 jours (au 14 juin 1893)....	6 18
do do ..	do ..	100 vgs.	6	9 do 16 jours (du 15 juin '93)	43 66
Stirling do ..	H. S. Ferguson.	¼	12	12 do	56 34
Stony Lake et Warsaw	E. McIlvina...	12	1	12 do	74 00
Tory Hill et Wilberforce..........	R. A. Riley.....	5	2	8 do (du 1er août '93)	21 33
Trenton et station de chemin de fer.	J. S. Dyer	¼	30	1 do 16 jours (au 16 mai '93)	19 71

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Trenton et station de chemin de fer.	J. S. Dyer. ..	¼	36	10 mois 15 jours (du 17 mai '93)	163 54
Trenton et Wooler	R. G. Kingston.	9	6	3 do (au 30 juin '93)..	40 00
do do	W. H. Richards.	9	6	9 do du do ..	120 00
Trenton Junction (transfert de)....	A. I. Dench	.....	t. q. r.	1 do 20 jours (au 20 mai '93).	21 50
Tuftsville et North Hastings Junction	S. Tufts	$\frac{1}{15}$	6	12 do	20 00
Turriff et Umfraville	P. Turiff . ..	4	2	8 do (du 1er août '93).	36 66
Tweed et station de chemin de fer..	W. J. Bowell...	½	20	12 do	156 45
Villiers et station de chemin de fer.	W. Weir.. ...	2	3	12 do	69 08
Wellington et station de ch. de fer..	M. E. Pettet....	¼	18	1 do 16 jours (au 16 mai '93). .	9 35
do do	do	¼	24	10 do 15 jours (du 17 mai '93).	86 16
Wellman's Corners et station de chemin de fer......	P. Hubble.	2	6	12 do	150 00
West Huntingdon et station de chemin de fer	E. Kerteston....	¼	12	9 do (du 1er juill. '93).	60 00
Westport et station de ch. de fer...	J. H. Whelan...	20	6	12 do	492 00
Westwood et station de ch. de fer..	J. Esson........	2½	6	12 do	122 07
				Total	$41,179 60

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE LONDON.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Aberarder et station de ch. de fer	D. N. Sinclair	$\frac{1}{8}$	6	12 mois	40 00
Aberfeldy et Bothwell	W. Hands	$11\frac{1}{4}$	6	12 do	350 00
Aberfeldy et Mosside	do	3	3	12 do	50 00
Adare et Maguire	A. Tod	$2\frac{1}{2}$	3	12 do	50 00
Adelaide et Strathroy	J. Harris	$8\frac{1}{2}$	6	12 do	180 00
Ailsa Craig et Denfield Station	J. Edwards	6	6 et 12	12 do	220 00
Ailsa Craig et Nairn	do	3	6	12 do	150 00
Ailsa Craig et station de ch. de fer	E. Shannon	$\frac{1}{8}$	6	12 do	50 00
Albuna et Cottam	J. E. Hillier	$6\frac{1}{4}$	2	12 do	80 00
Aldboro et Rodney	A. Ruthven	6	6	12 do	140 00
Alvinston et station de ch. de fer	G. Temple	$\frac{1}{2}$	12	3 do (au 30 juin '93, moins l'amen.)	27 00
do do	A. J. Parker	$\frac{1}{2}$	12	9 do (du 1er juill. 93)	81 00
Amherstburg et stat. de ch. de fer	A. Fox	1	12	12 do	187 80
Amherstburg et Windsor	do	18	6 et 3	12 do	460 00
Amiens et Ryckman's Corners	W. Ireland	2	3	12 do	45 00
Appin et Glenwillow	J. Reilly	$5\frac{3}{4}$	3	12 do	95 00
Appin et Mayfair	R. Earhart	$4\frac{1}{4}$	3	12 do	90 00
Appledore et station de ch. de fer	O. B. Arnold	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	64 48
Arkona et Thedford	W. Hester	$7\frac{1}{2}$	6	12 do	140 00
Arkona et Watford	F. Hooper	12	6	12 do	450 00
Arner et station de chemin de fer	S. A. Agla	$\frac{1}{4}$	6	12 do	40 69
Arva et Ballymote	T. J. Kestle	3	2	12 do	65 00
Atherton et Delhi	E. Wilson	3	2	12 do	45 00
Aughrim et Tancred	T. H. Wall	2	2	12 do	36 00
Avon, Putnam et stat. de ch. de fer	J. A. Kinnee	6	6 et 12	12 do	350 00
Avonry et Wilkesport	J. Burden	$2\frac{1}{2}$	2	6 do (au 30 sept. '93)	20 00
do do	A. Blacklock	$2\frac{1}{2}$	2	6 do du do	18 74
Aylmer et Dorchester Station	A. Pierce	$16\frac{1}{2}$	6	12 do	365 00
Aylmer et Dunboyne	W. L. Pierce	31	6	12 do	500 00
Aylmer et station de chemin de fer	do	$\frac{3}{4}$	24	12 do	313 00
Banner et Putnam	J. A. Kinnee	$3\frac{1}{2}$	2	2 do	45 00
Bayham et Ingersoll	W. H. Cook	20	6	12 do	395 00
Becher et Terminus	D. Munro	4	2	2 do (au 31 mai '93)	8 67
do do	W. B. Selley	5	2	10 do du do	43 33
Becher et Wallaceburg	J. A. McLean	5	3	12 do	95 00
Beech Lane et Tilsonburg	E. Gale	$2\frac{3}{4}$	6	12 do (moins l'amende)	583 92
Belle River et Byrnedale	W. Byrne	$5\frac{1}{2}$	1	12 do	55 00
Belmont et London	J. Charles	13	6	12 do	120 00
Belmont et station de ch. de fer	do	$\frac{1}{2}$	12	12 do	66 00
Belton et station de chemin de fer	J. Gibson	$\frac{1}{8}$	12	12 do	45 00
Belton et Saint-Ives	H. Powell	$9\frac{4}{5}$	2	12 do	117 76
Bentpath et Dresden	G. Sheppard	7	2	12 do	80 00
Bickford et station de chemin de fer	J. Baxter	300 pds.	12	12 do	40 00
Big Point et Dover South	J. Durocher	$7\frac{1}{4}$	3	12 do	74 00
Birr et Devizes	J. Lambourne	5 et 7	6 et 2	12 do	220 00
Blackwell Station et station de chemin de fer	P. Wellington, je	$\frac{1}{2}$	2	12 do	27 30
Blandford Station et station de chemin de fer	E. Eaton	$\frac{1}{16}$	12	12 do	36 00
Blenheim et Leamington	A. E. Rymal	$38\frac{1}{2}$	6	12 do (moins l'amende)	1,193 00
Blenheim et Morpeth	R. Appleford	10	6	12 do	250 00
Blenheim et station de ch. de fer	J. M. Burk	$\frac{3}{4}$	12	12 do	62 60
Blenheim et Rondeau	C. McKenzie	5	3 et 6	12 do	135 00
Blytheswood et Goldsmith	W. Ogle	5	3	12 do	80 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Blytheswood et station de ch. de fer	H. P. Jeffery	¾	6	9 mois (au 31 déc. '93)	84 60
do do	S. Scratch	¾	6	3 do du do	19 11
Bornish et Sable	A. McDonald	3	2	12 do	48 00
Botany et Thamesville	C. McBrayne	5½	2	12 do	84 00
Bothwell et Clachan	A. McArthur	6	3	12 do	125 00
Bothwell et Florence	T. J. Elliott	9	6	12 do	237 00
Bothwell et Moravian Town	W. Goolding	4	2	12 do	65 00
Boxall et Fingal	L. Else	3½	2	12 do	40 00
Bradshaw et Brigden	W. Bradshaw	5	3	12 do	120 00
Brandy Creek et stat. de ch. de fer	J. Wintermute	⅛	6	12 do	40 00
Brantford et Eagle's Nest	Hunt et Colter	¾	6	12 do	30 00
Brantford et Harley	R. Cavin	14	6	12 do	364 00
Brantford et Langford	W. Reed	8	6	12 do	234 00
Brantford et Mohawk	R. Cavin	12	6	12 do	307 00
Brantford et station de ch. de fer	Hunt et Colter	1	54	12 do	366 21
Brantford et Simcoe	A. Hiller	24	6	12 do	840 00
Brantford et boîtes aux lettres	Hunt et Colter	7½	12	8 do (au 30 nov. '93)	224 99
do do	J. McCann	7½	12	4 do du do	99 67
Brewster et Parkhill	S. Gratton	16	6	12 do	298 00
Brigden et station de chemin de fer	J. Armstrong	¼	12	12 do	86 00
Bright et Cassel	J. McDonald	9	6	9 do (du 1er juill. '93)	175 50
Bright et Washington	W. J. Buggin	6¼	6 et 12	12 do	234 00
Burford et Cathcart	R. Cavin	5 et 3½	3 et 6	12 do	168 00
Burgessville et Newark	W. Fletcher	5	6	12 do	170 00
Burgessville et Oriel	W. B. Somerville	8	3	12 do	130 00
Burgessville et stat. de ch. de fer	E. W. Burgess	⅛	12	12 do	50 08
Byron et London	J. Charles	6	6	12 do	165 00
Calder et station de chemin de fer	H. G. Jones	2¾	2	12 do	49 00
Caledonia et Cayuga	E. Wigg	11	6	8 do 2 jours (au 2 déc. '93)	275 19
Caledonia et Conboyville	W. Arrell	6	2	12 do	70 00
Caledonia et statlan de ch. de fer	P. McMullen	½	36	12 do	140 85
Caledonia et Six Nations	J. A. Beaver	4	3	12 do	90 00
Camlachie et Hillsborough	C. L. Hill	9	2	12 do	140 00
Campbelton et West Lorne	J. Martin	6¼	3	12 do	190 00
Canfield et station de ch. de fer	T. Brown	1/16	12	12 do (et voy. spéciaux)	71 70
Cassel et station de chemin de fer	J. McDonald	7	3	3 do (au 30 juin '93)	39 00
Cayuga et Deans Station	E. Wigg	1½	6 et 12	12 do	106 12
Cayuga et station de chemin de fer Grand Tronc	do	½	6	3 do 11 jours (du 21 déc. '93)	20 01
Cayuga et Gypsum Mines	M. Thompson	3½	6	12 do	110 00
Cayuga et Kohler	N. Degurse	4½	3	12 do	75 00
Cayuga et Upper	L. Everets	12	3	12 do	145 00
Centralia, Crediton et station de chemin de fer	J. Clark	5¼	12	12 do	220 83
Centralia et Mooresville	R. Handford	3¾	6	12 do	200 00
Centralia et Saintsburg	F. Washburn	3¾	2	10 do (du 1er juin '93)	37 50
Charing Cross et Doyles	M. Doyle	4½	2	12 do	80 00
Charing Cross et station de ch. de fer	J. Hunter	1¼	12	12 do	72 00
Charing Cross et Tilbury Centre	T. C. Harvey	25	3	12 do	539 00
Charlemont et Keith	R. Killins	2¾	2	12 do	35 00
Chatham et Dover South	R. Reaume	6	6	12 do	169 00
Chatham et Louisville	G. N. Arnold	6	3	12 do	120 00
Chatham et Mitchell's Bay	A. P. Akins	15½	3	12 do	300 00
Chatham et station de chemin de fer	A. Robinson	½	36	12 do	313 00
Chatham et boîtes aux lettres	P. O. Flynn	6½	18	12 do	423 88
Chatham et Van Horn	J. Zink	6	2	12 do	70 00
Chatham et Williams	R. Williams	9	2	12 do	87 50
Cheapside, Jarvis et station	J. A. Atkinson	16⅛	6 et 12	12 do	549 00
Chevalier et Stony Point	A. Lemire	1	12	12 do	100 00
Christina et Mount Brydges	T. Pearce	6½	2	12 do	87 48
Clanbrassil et station de ch. de fer	J. Cossar	2	6	12 do	60 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Clandeboye et West McGillivray..	W. H. Weir....	7½	6	12 mois..................	139 00
Clandeboye Station et Lucan......	W. Read.......	3	12	12 do	249 60
Clear Creek et Cultus..............	W. N. Buck....	5	6	12 do	200 00
Coatsworth Station et Romney	D. King........	2	3	9 do (du 1er juill. '93)	33 75
Cobble Hill et Evelyn.............	A. J. Kernohan.	2¾	2	12 do	49 48
Comber et station de chemin de fer.	J. Kaufman	¾ et ½	12	12 do (moins l'amende)	148 00
Comber et Windfall...............	W. Owens......	9	2	9 do (au 31 déc. '93)..	75 00
do	G. Robb........	9	2	3 do du do ..	37 00
Comet et station de chemin de fer..	J. Beaudoin....	4½	2	12 do	104 00
Copleston et Petrolia..............	N. Henriod.....	3¼	6	12 do	170 00
Corinth et station de chemin de fer.	R. Evans.......	25 perc.	12	12 do	78 00
Corunna et station de chemin de fer	H. J. Miller....	⅓	12	12 do	76 00
Cottam et Essex..................	J. C. Hicks.....	5	6	12 do	195 00
Courtland et Port Rowan.........	J. Summerhayes.	19¼	6 et 12	12 do	597 00
Courtright et station de chemin de fer E et H.....................	W. A. Cathcart.	⅓	12	12 do	76 00
Courtright et station de l'embranchement de Sainte-Claire........	do ..	1/16	12	12 do	78 25
Cowal et Iona Station............	J. McCallum....	6	2	12 do	79 00
Cranston et station de chemin de fer	D. Hannah.....	4½	6	12 do	160 00
Crinan et West Lorne.............	J. Martin.......	5½	2	12 do	90 44
Croton et Dawn Mills.............	W. A. Moir....	8	2	12 do	95 00
Currie's Crossing et station de chemin de fer......................	W. D. Smith ...	½	6	12 do	60 00
Darrell et station de chemin de fer.	S. Duncan.....	20 perc.	6	12 do	10 00
Dashwood et Parkhill.............	P. McIsaac....	16½	6	12 do	439 00
Dawn Mills et Dresden............	L. Philips.....	4	6	12 do	144 00
Deans, Cayuga et stat. de ch. de fer.	J. Shipway.....	3½	6 et 12	12 do	230 00
Decewsville et station de ch. de fer.	J. Heaton......	300 vgs.	12	12 do	60 00
Delaware et London...............	F. Ireland.....	12	6	12 do	144 00
Delhi et Lynedoch................	M. Walther,....	5	6 et 12	12 do	265 00
Delmer et Tilsonburg.............	W.T. Armstrong	4½	3	12 do	110 00
Denfield et Duncrieff.............	J. Hodgins.....	6½	3	12 do	125 00
Denfield et station de chemin de fer	J. Edwards ...	6 perc.	12	12 do	38 00
Dereham Centre et Mitchell's Corners............................	W. Short.......	2	6	12 do	100 00
Dexter et Sparta..................	C. M. Pettit....	4½	3	12 do	85 00
Dolsen et station de chemin de fer..	B. Daly........	3	1	12 do	25 00
Dresden et station de chemin de fer	D. Turnbull ...	7/10	24	12 do	165 00
Drumbo et station de chemin de fer B. et L. H.....................	H. W. Burgess..	⅓	12	12 do	70 00
Drumbo et station de ch. de fer V.C.	do ..	¾	12	12 do	90 00
Duart, Palmyra et station de chemin de fer......................	W. M. Curtis...	8¼	6 et 12	12 do	375 00
Dunnville et Selkirk	A. Hedden......	18	6	12 do	540 00
Eagle et West Lorne..............	J. Martin	4⅛	12	12 do	199 52
Ealing et The Gore...............	P. Ackland.....	3	3	12 do	60 00
Eberts et station de chemin de fer..	A. Robertson...	10 vgs.	12	12 do	21 00
Edgar's Mills et stat. de ch. de fer .	R. Roadhouse...	⅜	6	12 do	50 00
Edy's Mills et Oil Springs.........	D.W.McDougall	3	6	12 do	75 00
Elford et Essex...................	I. Elford........	4½	1	12 do	50 00
Elmstead et Tecumseh	J. S. Austin....	3½	2	2 do (au 31 mai '93)..	8 33
Elmstead et station de ch. de fer...	do ...	2	3	10 do (du 1er juin '93).	41 67
Embro et Harrington..............	W. S. Vanatter.	25	6	12 do	340 00
Embro et Nissouri	J. R. McKenzie.	4	2	12 do	52 00
Embro et station de chemin de fer..	W. S. Vanatter.	3¾	12	12 do	118 94
Erie et Jarvis....................	A. Finch........	5	2	12 do	80 00
Essex et Gesto...................	R. Hamilton....	6½	6	12 do	149 00
Essex et station de chemin de fer...	T. Rush........	¼	17	12 do	110 89
Ettrick, Ilderton et station........	J. Little	6½	3 et 12	6 do (au 30 sept. '93)..	72 00
do do	J. W. McRae...	6½	3 et 12	6 do du do ..	72 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Evelyn et London	A. J. Kernohan.	13	6	12 mois	335 00
Exeter et station de chemin de fer	C. Snell	1	24	12 do	187 80
Falkland et Paris Station	W. T. Walker	9	6	12 do	224 00
Fargo et station de chemin de fer	T. B. Sanders	300 vgs.	24	12 do	62 00
Fernhill et London	D. Sells	41¾	6	12 do	704 92
Fingal et Port-Talbot	J. Brown	7	3	12 do	125 00
Fingal et St-Thomas	G. Penwarden	7	6	12 do	149 00
Fingal, Shedden et stat. de ch. de f.	J. Church	3½	6 et 12	12 do	190 00
Fisherville, Nelles Corners, etc	H. J. Richeld	4½	6 et 12	12 do	185 00
Fletcher et station de chemin de fer	R. Sainsbury	¼	42	12 do	50 00
Florence et Oakdale	A. Lowrie	6	2	12 do	80 00
Florence et Rutherford	S. Hubbard.	6	3	3 do (au 30 juin '93).	23 75
do do	J. Conbrough	6	3	9 do du do	65 61
Forest et station de chemin de fer	P. Smith	40 vgs.	12	12 do	87 64
Forest et Ravenswood	P. McCallum	9	3	12 do	100 00
Forestville et station de ch. de fer	H. C. Gifford	⅚	12	3 do (au 30 juin '93).	34 72
do do	S. M. Beaupré	⅚	12	9 do du do	70 50
Frome et station de chemin de fer	W. F. Silcox	1½	6	12 do	78 25
Galt et Glenmorris	T. Scott	7	6	3 do (au 31 déc. '93).	60 00
Galt et Glenmeyer.	do	7	6	3 do (du 1er janv. '94)	60 00
Garnet et station de chemin de fer	T. Sullivan	⅛	12	12 do	40 00
Gladstone et Harriettsville	F. X. Lavine	3	6	12 do	79 00
Glanworth et station de ch. de fer	J. Turnbull	⅕	6	12 do	64 00
Glencoe et Kilmartin	D. B. McIntyre.	4½	3	12 do	95 00
Glencoe et Strathburn	A. Crothers	2½	6	12 do	112 32
Glencolin et Springfield	S. T. Young	3	3	12 do	96 00
Glendale et White Oak.	J. A. Dicy	2¼	3	12 do	55 00
Glenmeyer et Kinglake	H. Walmsley	3	3	12 do	80 00
Glenrae et station de chemin de fer.	W. G. Shiells	50 vgs.	12	12 do	20 00
Glenshee et Lynedoch	O. Jones	11¼	6	12 do	300 00
Gordon et station de chemin de fer.	J. C. Duff	1/16	12	12 do	50 00
Granthurst et St. Marys	J. Sheldon	5	2	12 do	60 00
Granton et Whalen	J. H. Millson	5	2	6 do 16 jours (au 16 oct. '93).	41 30
do do	do	7½	2	5 do 15 jours (du 17 oct. '93).	42 54
Hagersville et station de ch. de fer.	D. Spears	⅕	36	12 do	140 00
Hagersville, Selkirk et st. de ch. de f.	A. Kinsley	14	6	12 do	270 00
Hagersville et Springvale	S. Kenner	4	6	12 do	140 00
Harley et Hatchley Station	C. F. Yates	4	2	12 do	65 00
Harley et New-Durham	R. Cavin	5	6	12 do	132 00
Harrow et station de ch. de fer	C. J. Pastorins	⅓	6	12 do	53 21
Hartford et Waterford	L. S. Dean	10	6	12 do	300 00
Harwich et station de ch. de fer	I. Secor	7	6	12 do	254 00
Hawtrey, Northfield Centre, etc	J. W. Hainer	12	6 et 12	3 do (au 30 juin '93).	98 50
do do	do	12	6 et 12	9 do du do	269 25
Hawtrey et station de ch. de fer	C. J. Treffry	1/16	12	6 do (au 30 sept. '93).	15 00
do do	S. A. Innes	1/16	12	6 do du do	15 00
Heather et Walkers	D. McIntyre	3	2	12 do	50 00
Hickson et station de chemin de fer.	T. J. Loveys	1/16	12	12 do	20 00
Highgate do do	B. Teetzel	1	12	12 do	156 50
Highgate et Turin	B. Teetzel	5	3	12 do	100 00
Hillman et Leamington	R. Manery	6	2	12 do	75 00
Hubrey et station de chemin de fer.	J. Elliott	2¾	3	12 do	78 00
Ingersoll et Peebles	J. Dennis	6½	2	12 do	80 00
Ingersoll et Port-Burwell	E. Gray	32	6	12 do	855 00
Ingersoll et station de ch. de fer	G. Matheson	⅜	12	12 do	105 00
Ingersoll et boîtes aux lettres	J. Moore	4	18	3 do (au 30 juin '93).	56 25

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Ingersoll et boîtes aux lettres	D. Smith	4	18	9 mois (du 1er juill. '93)	111 75
Innerkip et station de chemin de fer	L. E. Edwards	⅓	12	12 do	100 16
Inwood et station de chemin de fer	J. M. Courtright	25 vgs.	12	12 do	40 00
Iona et station de chemin de fer	W. Fletcher	2	12	12 do	125 00
Jaffa et Orwell	C. Bowen	3	2	12 do	40 00
Jarvis et station de chemin de fer	E. A. Lea	⅜	24 et 18	12 do	240 00
Jenettes Creek et station de ch. de f.	F. C. Peck	250 vgs.	6	12 do	40 00
Jura et Thedford	J. McCordic	7½	3	12 do	111 40
Keith et Tupperville	R. Killins	1½	2	12 do	45 00
Kent Bridge et Thorncliffe	G. B. Shaw	3	2	3 do (au 30 juin '93)	12 50
do do	E. Bolton	3	2	9 do du do	37 50
Khiva et Shipka	W. Holt, jeune	2	2	12 do	39 48
Kimball et station de chemin de fer	B. Gerow	1/16	6	12 do	25 00
Kimball et Seckerton	W. Gray	3	3	12 do	62 40
Kingscourt et station de ch. de fer	R. H. Wilson	1	3	12 do	50 00
Kingsmill et Mapleton	L. Johnson	4	6	12 do	170 00
Kingsmill et station de ch. de fer	J. O. Robertson	40 perc.	12	12 do	45 00
Kingsville et Ile Pelée	S. F. Graham	20	1	12 do (moins l'amende)	558 00
Kingsville et station de ch. de fer	W. J. Gilkinson	½	12	12 do	70 00
Knapdale et Newbury	J. MacDonald	6	1	12 do	50 00
Lakeside et Thamesford	H. Herlich	11	6	12 do	198 00
Lambeth et Raper	J. Howlett	4	2	12 do	48 00
Langton et Marston	W. F. Auger	5	2	12 do	50 00
LaSalette et station de ch. de fer	J. Gibbons	1/16	24	6 do (au 30 sept. '93)	30 00
do do	J. Groomes	1/16	24	6 do (du do	40 00
Lawrence Station et station de chemin de fer	M. C. Smith	5	6	12 do	144 00
Leamington et station de chemin de fer C. S.	S. C. Wigle	¾	24	6 do (au 30 sept. '93)	25 00
Leamington et station de chemin de fer C. S.	do	¾	24	6 do du do	37 50
Leamington et station de chemin de fer L. E. et D. K.	do	¼	12	12 do	75 00
Leesboro et Evans Corners	C. Mullett	1½	3	12 do	45 00
Littlewood et Talbotville Royal	J. Wait	6	2	12 do	94 00
London et London-Est	H. Keyes	1	24	12 do	144 00
London et London-Ouest	J. R. Gurd	1½	12	12 do	80 00
London et Lucan	J. W. Orme	16½	6	12 do	399 00
London et Odell	T. Tomlinson	3¾	3	12 do	60 00
London et station de ch. de f. P. C.	Dominion Transfer Co	¼	12	12 do	156 50
London et L. H. et B. et station de chemin de fer M. C.	The Shedden Co. (Limited)	¼	24	12 do	578 57
London—Transport des facteurs	London Street Railway Co	....	.....	12 do	400 00
London et boîtes aux lettres	M. O'Meara	¼	12	8 jours (au 8 avril '93)	1 75
do do	J. Siggins	17½	30	3 mois (du 1er janv. '94)	223 75
Longwood et Osinan	F. Marshall	8	2	12 do	74 00
Lowlands et Wanstead	W. J. Morris	5	1	12 do	50 00
Lucan et station de chemin de fer	W. Porte	¼	6	12 do	75 00
Lynn Valley et station de ch. de fer	E. Edmonds	⅛	12	12 do	25 00
Lynnville do	W. Axford	2¼	6	12 do	99 00
Lyons et Maple Leaf	J. Meikle	2¾	3	12 do	80 00
McCready et Newbury	D. Ross	6	2	12 do	60 00
McGregor et station de ch. de fer	D. St. Amour	⅛	12	12 do	64 60
Maidstone do do	I. Halford	¼	12	12 do (moins l'amende)	124 20
Mandamin et Vyner	T. Carrick	5	3	3 do (au 30 juin '93)	39 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Mandamin et Vyner	J. G. Finch	5	3	9 mois (du 1er juillet '93)	117 00
Maple Lodge et station de ch. de fer.	J. Andrews	1¼	3	12 do	55 00
Marburg et Port Dover	W. H. Ansley	4½	3	12 do	110 00
Melbourne et Middlemiss	J. Greaves	4	6	12 do	150 00
Melbourne et station de ch. de fer	I. M. Cady	¼	12	6 do (au 30 sept. '93)	25 00
do do	G. M. Sponenburg	¼	12	6 do du do	25 00
Melbourne et Waubrakee	S. Clarke	3	2	1 do (du 1er mars '94).	4 17
Moore et station de ch. de fer	R. Milliken	800 pds.	12	12 do	50 00
Morpeth et Thamesville	R. S. Walters	15	6	12 do	239 00
Mount Healy et station de chemin de fer du G.-T., York	W. A. Young	4½	6	3 do 28 jours (du 4 déc. '93)	51 00
Mull et station de ch. de fer	N. Watson	⅛	6	12 do	60 00
Muncey et station de ch. de fer	A. McGregor	15 perc.	12	12 do	35 00
Napier et Rokeby	M. Campbell	4	2	12 do	55 00
Napier et Strathroy	J. B. Gough	11	6	12 do	343 00
Newbury et Wardsville	J. H. Cady	3	12	12 do	150 00
New Sarum et station de ch. de fer.	G. W. Cloes	⅝	12	12 do	156 50
Nixon et station de ch. de fer	E. H. Kingsbury	300 vgs.	12	12 do	62 60
Nober et station de ch. de fer	G. Barlow	100 vgs.	12	12 do	40 00
Normandale et Vittoria	S. Ottley	4	3	12 do	68 00
North Buxton et stat. de ch. de fer	G. B. Shreve	⅛	12	12 do	40 00
Norwich et station de ch. de fer	J. Lawrason	⅓	24	12 do	150 00
Oakland, Windham-Centre, etc	G. Taylor	13	6 et 12	12 do	400 00
Ohsweken et Tuscarora	S. J. McKelvey	3½	3	3 do (au 30 juin '93)	23 75
do do	F. Johnson	4½	6	6 do (au 31 déc. '93)	72 00
Ohsweken et station de ch. de fer	do	4½	6	3 do (du 1er janv. '94, moins l'amende)	35 00
Oil City et station de ch. de fer	R. Weatherill	1/16	12	12 do	93 90
Oil City et Wheeler	J. R. Woodwark	7¼	2	12 do	104 00
Oil Springs et station de ch. de fer.	T. Smith	200 vgs.	12	3 do (au 30 juin '93)	15 60
do do	D. P. Sisk	200 vgs.	12	9 do du do	47 00
Oldcastle et station de ch. de fer	M. McCarthy	100 vgs	12	12 do	50 00
Oldfield et Wallaceburg	J. A. McLean	6	3	12 do	95 00
Olinda et Ruthven	F. A. Wigle	2½	6	12 do	150 00
Oliver et Thorndale	J. G. McLeod	6	2	12 do	100 00
Oneida et station de ch. de fer	W. Reid	1¼	6	12 do	125 00
Onondago et station de ch. de fer	J. Buckwell	¼	6	3 do (au 30 juin '93)	27 30
Orwell et station de ch. de fer	E. R. Crane	½	12	12 do	117 36
Ossian et Sarnia	M. Nesbitt	17 1/16	3	3 do (au 30 juin '83)	79 57
do do	J. McKelvey	17 1/16	3	9 do du do	216 36
Otterville et station de ch. de fer	P. Mitchell	⅓	12	12 do	124 80
Oxley et station de chemin de fer	A. Elliott	6¾	6	12 do	290 00
Paquette Station et station de chemin de fer	J. Harsham	30 perc.	6	5 do (du 1er nov. '93).	15 60
Paris et station de ch. de fer	H. Muir	1	36	12 do	300 48
Paris et boîtes aux lettres	do	2	12	12 do	110 00
Parkhill et station de ch. de fer	G. Simpson	⅛	12	3 do (au 30 juin '93)	21 25
do do	do	⅛	12	9 do du do	75 00
Parkhill et Strathroy	H. McKone	18	3	6 do (au 30 sept. '93)	132 50
do do	J. B. McDonald	18	3	6 do du do	129 50
Patillo et station de ch. de fer	D. C. Coutts	½	6	6 do (au 30 sept. '93).	12 50
Pelee Island et Pelee Island East	G. Gow	11	1	3 do (au 30 juin '93)	17 50
do do	W. Haggins	11	1	9 do du do	45 75
Perch Station et station de ch. de fer	R. Bright	⅝	2	12 do	50 00
Petrolea et station de ch. de fer	P. Barclay	¼	24	12 do	87 64
Petrolea et Wilsoncroft	J. L. Wilson	4½	2	12 do	100 00
Pike Creek et Tecumseh	E. Desmorais	2	3	2 do (au 31 mai '93)	10 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Pike Creek et station de ch. de fer	E. Desmorais	½	6	10 mois (du 1er juin '93)	33 33
Pond Mills et station de ch. de fer	J. Gilmore	3	3	12 do	75 00
Port-Burwell et Port Rowan	J. Thompson	22	6	12 do	470 00
Port-Dover et station de ch. de fer	B. J. Evans	½ et ⅓	6 et 12	12 do	89 00
Port-Franks et Thedford	G. Burley	6	3	12 do	89 48
Port-Lambton et stat. de ch. de fer	J. D. McNulty	⅛	12	12 do (moins l'amende)	49 00
Port-Rowan et station de ch. de fer	R. W. Meadows	½	12	12 do	100 00
Port-Ryerse et Simcoe	P. McCoy	6	6	12 do	169 00
Port-Stanley et station de ch. de fer	M. Payne	⅛	12	12 do	160 00
Pottersburg et station de ch. de fer	D. F. Buchanan	50 perc.	12	12 do	50 00
Price et station de ch. de fer	D. C. Coutts	⅕	6	6 do (du 1er oct. '93)	12 50
Ratho et station de ch. de fer	G. Steedsman	⅛	6	12 do	52 00
Renton et station de ch. de fer	W. Blanchard	½	12	12 do	52 00
Renton et Tyrrell	do	1¾	3	12 do	52 00
Renwick et Romney	H. J. Agnew	2	3	9 do (1er juillet '93)	27 00
Richwood et station de ch. de fer	W. Taylor	½	6	12 do	78 25
Ridgetown et station de ch. de fer	L. S. Hancock	1	17	12 do	177 40
Rockford et station de ch. de fer	M. Cook, jeune	4	6	12 do	145 00
Rodney et station de ch. de fer	A. Humphrey	30 perc.	12	12 do	62 60
Round Plains et Waterford	B. H. Rammage	4	3	12 do	95 00
Rowan Mills et Walsingham-Centre	S. Bressan	7	3	12 do	114 00
Ruscom Station et stat. de ch. de fer	J. Mathers	50 vgs.	12	12 do	31 00
Ruthven et station de ch. de fer	T. H. Wigle	¼	12	12 do	78 00
St-George et station de ch. de fer	J. Woodley	1	24	6 do (au 30 sept. '93)	125 60
do do	do	1	24	6 do du do	140 40
St-Joachim, River Ruscom et stat. de ch. de fer	T. Beaulieu	3	6	12 do	122 00
St-Thomas et station de ch. de fer	M. A. Boughner	1	72	12 do	544 62
St-Thomas et Sparta	W. Gregory	11	6	12 do	149 00
St-Thomas et boîtes aux lettres	O. C. Boughner	3	12	12 do	175 00
St-Thomas et Talbotville Royal	J. Wait	3½	6	12 do	120 00
St-Williams et station de ch. de fer	J. H. Cope	⅓	12	12 do	100 00
Sandwich et Windsor	V. Ouellette	2	6	12 do	160 00
Sarnia et Pointe-Edward	H. W. Mills	2	12	12 do	313 00
Sarnia et Port-Huron	J. P. Dawson	2	12	12 do	150 00
Sarnia et station de ch. de fer	J. J. Ross	100 vgs.	12et18	12 do	135 30
Sarnia et boîtes aux lettres	J. P. Dawson	2¼	12	12 do	149 00
Shetland et Sutherland's Corner	J. W. McKeown	5	6	12 do	180 00
Silver Hill et Tain	M. A. Richards	2½	2	9 do (au 31 déc. '93)	22 50
do do	E. Mayo	2½	2	3 do du do	8 75
Simcoe et Air Line Station	H. W. Pursel	1	12	9 do (au 31 déc. '93)	112 17
do do	do	1	18	3 do du do	40 50
Simcoe, Pt. D. et L.H. Station	do	½	12	12 do	75 12
Simcoe et station de chemin de fer de S. Norfolk	do	1½	12	12 do	80 00
Sombra et station de ch. de fer	J. Whiteley	⅕	12	12 do	50 00
Sombra et Thornyhurst	J. Featherston	6	2	12 do	74 00
Sombra et Wilkesport	W. Micks	8	6	6 do (au 30 sept. '93)	90 00
do do	A. Maitland	8	6	6 do du do	85 00
Springfield et station de ch. de fer	W. J. Crawford	¼	12	12 do	88 00
Springford et station de ch. de fer	A. Leach	3	6 et 12	3 do (au 30 juin '93)	43 50
do do	J. R. Havens	3	6 et 12	9 do du do	142 50
Staples et station de ch. de fer	W. A. Maricle	30 perc.	6	12 do	32 00
Strathallan et Woodstock	G. Teetzel	14	6	12 do	300 00
Strathroy et boîtes aux lettres	H. McColl	220 vgs.	18	12 do	50 00
Sweaburg et Woodstock	W. H. Barton	6	3	12 do	86 00
Sylvan et Widder	W. Randall	3	6	12 do	144 00
Tavistock et station de ch. de fer	G. Matheson	⅛	12	12 do	50 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Thamesford et station de ch. de fer	R. J. Brock	$\frac{1}{4}$	12	8 mois (au 30 nov. '93)	65 84
do do	N. C. McCarty	$\frac{1}{4}$	12	4 do du do	32 76
Thamesville et station de ch. de fer	H. L. Johnston	500 vgs.	12	12 do	72 00
Thedford do	J. G. W. Brown	300 vgs.	6	12 do	50 00
The Grove do	T. A. Robinson	$\frac{1}{4}$	12	12 do	50 00
The Mettawas do	A. C. Coleman	$\frac{1}{4}$	12	2 do 25 jours (au 9 sept. '93)	1 17
Tilbury Centre do	J. Bartley	$\frac{1}{2}$	12	12 do	156 50
Tilsonburg et station de chemin de fer C.S	E. Becker	2	12	12 do	187 80
Tilsonburg et station de chemin de fer Grand-Tronc	W. Parker	1	12	12 do	140 85
Townsend Centre et Waterford	D. Kitchen	3	3	12 do	75 00
Tupperville et station de ch. de fer	A. Wickens	30 vgs.	6et12	12 do	27 20
Turnerville do	W. Turner	100 pds	6	12 do	25 00
Tuscarora do	S. J. McKelvey	$\frac{1}{4}$	6	12 do	78 25
Tyrconnell et Wallacetown	W. Hall	4	6	12 do	105 00
Uttoxeter et Wanstead	N. K. Nesbitt	6	3	12 do	100 00
Vandecar et Woodstock	N. Schooley	9	3	12 do	125 00
Vereker et station de chemin de fer	J. Bondy	3	6	12 do	172 15
Villa Nova do	M. McAlpine	$\frac{1}{4}$	6	12 do	50 00
Vittoria do	B. W. Power	$\frac{2}{5}$	12	12 do	80 00
Vittoria et Walsh	S. Ottley	4	6	12 do	126 00
Wabuno et station de ch. de fer	B. D. Varnum	4	6	9 do (au 31 déc. '93)	111 00
do do	J. Mason	4	6	3 do du do	35 10
Walkers et station de chemin de fer	J. Greaves	$\frac{1}{8}$	12	12 do	30 00
Walkerville do	N. B. Vrooman	100 vgs. et 125	24	12 do	171 20
Walkerville et Windsor	C. J. Morgan	....	....	12 do	10 50
Wallaceburg et station de ch. de fer	M. Doyle	$\frac{1}{8}$	24	12 do	85 00
Wallacetown do	W. Hall	$2\frac{1}{2}$	12	12 do	150 00
Walnut et Watford	A. Black	6	2	12 do	100 00
Warwick et station de chem. de fer	J. Smith	8	6	12 do	195 00
Waterford do	B. H. Rammage	$\frac{1}{4}$	12	12 do	73 00
Weidman do	A. H. Saylor	50 pds.	12	12 do	15 00
Whitebread Station et station de chemin de fer	F. H. McDonald	50 vgs.	12	12 do	40 00
Wiltongrove et station de ch. de fer	P. Murray	$\frac{1}{4}$	6	12 do	45 00
Windsor et Détroit, E.-U	M. H. McCarthy	2	18	12 do	645 00
Windsor et stat. de ch. de fer C.S.	do	1	17	12 do	198 88
Windsor et station de chemin de fer L.E. et D.R	do	$1\frac{1}{2}$	6et12	12 do (et voyages sup.)	199 50
Windsor et boîtes aux lettres	J. Dyer	$4\frac{3}{4}$	19	2 do (au 30 juin '93)	60 00
do do	do	$4\frac{3}{4}$	19	9 do du do	270 00
Wolverton et station de ch. de fer	S. Curry	1	12	12 do	108 00
Woodslee do	J. P. Henry	$1\frac{1}{2}$	12	12 do	156 50
Woodstock et Douane	A. McCleneghan	$\frac{1}{8}$	6	9 do (du 1er juin '93)	23 50
Woodstock et station de chemin de fer V.C	J. A. McKenzie	1	12	12 do	125 00
Woodstock et station de chemin de fer Pt. D. et L.H	do	$\frac{1}{3}$	24	12 do	190 00
Woodstock et boîtes aux lettres	R. Kerr	$3\frac{1}{4}$	18	12 do	140 00
Wyton Station et stat. de ch. de fer	G. Scatcherd	$\frac{1}{8}$	12	12 do	20 00
Yarmouth Centre et station de chemin de fer	G. A. Parlee	$\frac{1}{2}$	6	12 do	120 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Soin des malles aux stations principales de chemins de fer....	Div. personnes.	....	....	12 mois..................	65 00
				Total............	$55,166 35

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DU MANITOBA.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Alameda et Mocsomin	G. Perry	87	1	9 mois (au 31 déc. '93)	645 67
do do	G. Wilson	87	1	3 do du do	191 83
Alameda et Oxbow	E. Pepper et Fils	7	1	Voyage spécial	4 00
Alameda et station de ch. de fer	S. Colwell	⅛	6	9 mois (au 31 déc. '93)	75 00
do do	do	⅛	6	3 do du do	21 76
Aldina et Stobart	A. Fisher	43	1	3 do (au 30 sept. '93)	68 25
do	A. Arcand	43	1	6 do du do	74 50
Alexander et Pendennis	O. Westwood	19	1	9 do (au 31 déc. '93)	112 50
do do	J. Cousins	19	1	3 do du do	36 25
Alexander et stationde ch. de fer	J. F. Walker	⅛	12	12 do	78 24
Almasippi et Campbellville	G. Gray	8	1	9 do (au 31 déc. '93)	56 25
do do	J. Laurenson	8	1	3 do du do	17 50
Alta et station de ch. de fer	H. Mussell	½	2	12 do	50 00
Alvena et Stobart	W. Boyer	25	1	12 do	143 00
Antler et station de ch. de fer	G. Anderson	¼	6	12 do	78 00
do do	S. McCutchen	....	....	Voyage spécial	50
Antler et Workman	do	20	1	12 mois	205 48
Arden Station et Glenholm	M. Snelgrove	8	1	5 do (au 31 août '93)	25 00
Arden Station et station de ch. de f.	M. E. Broughton	⅛	8	12 do	50 00
Argyle et Stonewall	A. Smith	9	1	3 do (au 30 juin '93)	20 00
do do	do	10	1	9 do du do	51 75
Arizona et Sydney	R. Parkinson	8	1	12 do	75 00
Armstrong's Lake et station de ch. de fer	J. Sharp	1¾	1	12 do	52 00
Arnaud et Dominion City	J. M. Martineau	9	2	12 do	208 00
Arrochar et station de ch. de fer.	R. McDonald	¾	3	12 do	32 00
Arrowton et Parkisimo	J. T. Stubbins	20	1	8 do 2 jours (au 2 déc. '93)	120 81
Assessippi et Russell	J. T. Adams	15	2	12 do	255 00
Assessippi et Tumbell	J. Edwards	14	2 p.m.	12 do	36 00
Assiniboine et Poplar Point	G. M. Jackson	4	2	12 do	100 00
Aubigny et station de ch. de fer	G. Pichette	2½	2	12 do	75 00
Austin et station de ch. de fer	E. C. Wheeler	⅛	12	2 do (au 31 mai '93)	19 44
do do	do	⅛	12	10 do du do	83 33
Aweme et Two Rivers	C. Bellhouse	5	1	12 do	60 00
Bagot et station de ch. de fer	J. C. Lowrie	⅛	6	12 do	40 00
Balcarres et Indian Head	J. Balfour	27	1	12 do	219 00
Baldur et Grund	C. Christopherson	6	2	12 do	116 00
Baldur et station de ch. de fer.	J. Chester	⅛	6	1 do (au 30 avril '93)	1 87
do do	do	⅛	6	11 do du do	55 00
Balgonie et Davin	G. W. Elliott	12	1	12 do	65 00
Balgonie et Hednesford	W. Cockwill	17	1	3 do 12 jours (au 28 fév. '94)	46 06
Balgonie et Loon Creek	do	35	1	7 do 18 jours (au 18 nov. '93)	205 77
do do	do	35	1	1 do (au 31 mars '94)	27 08
Balgonie et station de ch. de fer	J. B. Hawkes	⅛	12	2 do (au 31 mai '93)	13 33
do do	do	⅛	14	10 do du do	77 76
Balmerino et Binscarth	J. Fletcher	5	2	12 do	80 00
Balmoral et Pleasant Home	R. Rutherford	18	1	12 do	135 00
Balmoral et Stonewell	do	8	3	12 do	165 00
Barnsley et station de ch. de fer	W. O. Taylor	¾	6	12 do	69 32
Bates et Carman	R. Squires	12	2	12 do	208 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Battleford et Onion Lake	Leeson et Scott	102	2 p.m.	12 mois	1,762 20
Battleford et Saskatoon	do	90	2	12 do	7,049 20
Beaconsfield et Swan Lake	J. S. Rice	14	2	12 do	232 96
Bear's Hill et Wetaskiwin	L. T. Miquelon	5½	2	12 do	119 00
Beauséjour et Brokenhead	E. A. Dugard	14	1	12 do	130 00
Beauséjour et station de ch. de fer	J. L. Turner	$\frac{1}{16}$	7	3 do 28 jours (au 28 oct. '93)	24 00
do do	do	$\frac{1}{16}$	6	5 do 3 jours (du 29 oct. '93)	26 40
Beaver Lake et Logan	R. E. Steele	20	2 p.m.	12 do	30 00
Belcourt et Poplar Point	T. H. Brown	4½	2	12 do	60 00
Belleview et Pipestone	J. McKinnon	8	1	9 do (du 1er juill. '93)	39 00
Belleview et Virden	J. Little	48½	1	3 do (au 30 juin '93) et service spécial	102 15
Belmont et Ninette	W. Smellie	8	1	12 do	104 00
Belmont et station de ch. de fer	do	¼	6	12 do	48 00
Belses et Pipestone	W. Crothers	5½	6	12 do	60 00
Beresford et station de ch. de fer	W. Cameron	$\frac{1}{12}$	6	3 do (du 1er janv. '94)	12 50
Beresford et Roseland	do	9	2	3 do (du 1er janv. '94)	46 25
Beresford, Roseland et station de chemin de fer	J. Casey	2 et 10¾	2	9 do (au 31 déc. '93)	202 50
Bertha et Nesbitt	C. F. Kent	5	1	5 do (au 31 août '93)	21 66
Beulah et Elkhorn	G. Marsh	25	2	12 do	400 00
Bienfait et Coalfields	N. Gow	6	2	9 do (du 1er juill. '93)	97 50
Bienfait et station de ch. de fer	R. S. Grogan	⅛	6	12 do	50 00
Binscarth et station de ch. de fer	E. H. Williams	$\frac{1}{16}$	4	6 do (au 30 sept. '93)	43 74
do do	do	$\frac{1}{16}$	4	6 do du do	43 75
Binscarth et Russell	A. DuPré	12	1	12 do	98 80
Binscarth et Saltcoats	J. Murray	50½	1	3 do (du 1er janv. '94)	65 00
Binscarth et Seeburn	A. Seebach	14	1	12 do	100 00
Binscarth et Snake Creek	R. Rutherford	18½	1	12 do	120 00
Binscarth et Spy Hill	A. R. Miller	21	1	1 do 8 jours (au 31 déc. '93)	23 31
Bird's Hill et station de ch. de fer	G. Chudleigh	½	6 et 7	12 do	134 00
Birtle et Hamiota	W. Hawthorne	34	1	7 do (du 1er sept. '93)	145 83
Birtle et Moosomin	A. E. Fleming	40	2	12 do	550 00
Birtle et station de ch. de fer	W.G.N. Porteous	½	8	9 do 12 jours (au 12 janv. '94)	101 83
do do	do	½	4	2 do 19 jours (du 13 janv. '94)	21 12
Birtle et Warleigh	J. C. Dudley	8	1	12 do	60 00
Blythfield et La Salle	W. H. Mellow	14	1	12 do	140 00
Boharm et Moose Jaw	B. Smith	11	1	12 do	75 00
Boissevain et Desford	A. McKnight	22	2	12 do	165 00
Boissevain et Heaslip	G. F. Brown	20¼	2	12 do (moins l'amende)	296 48
Boissevain et station de ch. de fer	A. McKnight	⅛	6	12 do	50 00
Boissevain et Sheppardville	G. F. Brown	17	2	12 do (moins l'amende)	147 06
Boissevain et Wapaha	W. A. Munro	14	1	12 do	119 60
Boscurvis et Oxbow	W. Galloway	14	1	6 do (au 30 sept. '93)	65 00
do do	R. A. Froyer	14	1	3 do (du 31 déc. '93)	33 65
do do	R. J. Noble	14	1	3 do du do	29 75
Boucher et Halcro	J. Gerrond	12	1	12 do	96 00
Bowden et station de ch. de fer	C. K. Johnson	⅓	4	2 do (au 31 mai '93)	8 33
do do	C. Moore	⅓	4	10 do du do	41 67
Bradwardine, Logoch et Ralphtown	W. Beamish	14 et 7	1	12 do	165 00
Brandon et Forest Station	W. H. Woods	10	1	12 do	124 80
Brandon et Hayfield	J. Crompton	12	2	12 do	175 00
Brandon et station de chemin de fer (C.C.P.)	J. C. Kavanagh	¼	14	2 do (au 31 mai '93)	55 00
Brandon et station de chemin de fer (C.C.P.)	do	¼	26	10 do du do	468 26
Brandon et station de chemin de fer (embranchement de Melita)	do	¼	6	12 do	141 40

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Brandon et station de chemin de fer (embranchement de Melita)	J. C. Kavanagh.	⅛	6	12 mois	141 40
Brandon et Rapid City	C. A. Rea	20	6	12 do	625 00
Brandon Hills et stat. de ch. de fer	J. Baker	3	2	12 do	104 00
Bredenbury et station de ch. de fer.	W. Wilson	¼	1	12 do	26 00
Brice et Dewdney	W. Brice	6	1	4 do (au 31 oct. '93)	13 00
do do	do	6	1	5 do du do	16 25
Bridge Creek et Franklin	J. Torington	3½	3	6 do (au 30 sept. '93)	47 50
do do	W. H. Campbell.	3½	3	6 do du do	53 50
Brierwood et Roden	W. H. Gray	6	1	12 do	65 00
Broadview et Cotham	G. Rainville	17	1	7 do (au 31 oct. '93)	52 50
do do	C. R. Boultbee	17	1	5 do du do	33 33
Broadview et Hillesden	D. Ealey	12	1	12 do	70 00
Broadview et station de ch. de fer.	J. Clementson	⅛	14	2 do (au 31 mai '93)	23 33
do do	do	⅛	14	10 do du do	136 10
Brookdale et Carberry	S. Shannon	20	1	12 do	125 00
Brookside et Parkin	J. Burke	5	1	7 do (du 1er sept. '93).	30 33
Broomhill et Melita	G. L. Dodds	12	1	5 do (au 31 août '93)	27 08
do do	do	12	1	7 do du do	53 08
Bru et Cypress River	H. Josephson	7½	2	12 do	100 00
Bruxelles et Holland	N. McLean	10	2	12 do	182 00
Burnbank et Two Creeks	G. Allison	6	1	12 do	63 00
Burnside et Burnside Station	W.A. McIntosh.	5½	2	12 do	180 00
Burnside Station et station de chemin de fer	J. R. Fox	$\frac{1}{27}$	12	12 do	50 00
Calf Mountain et Thornhill	F. Bolton.	7½	2	12 do	130 00
Calgary et Custom House	G. C. King	⅛	6	12 do	25 00
Calgary et Jumping Pond	W. Mickle	25	1	3 do (au 30 juin '93)	52 00
do do	W. W. Stuart	25	1	9 do du do	187 50
Calgary et station de chemin de fer (C.C.P.)	W. Slingsby	⅛	12et14	12 do	300 00
Calgary et station de chemin de fer (C.C.P., Section Edmonton)	do	1	4	12 do	100 00
Calgary et station de chemin de fer (C.C.P., Section McLeod)	do	1	4	12 do	100 00
Camille et station de ch. de fer	W. H. Smith	12	2	3 do (au 30 juin '93).	67 40
do do	W. J. Parker	12	2	6 do (au 31 déc. '93)	134 80
do do	do	12	2	3 do du do	62 40
Cannington Manor et Moosomin	J. Deavitt	42	1	12 do	400 00
Carberry et Neepawa	S. Chatwin	32	2	5 do (du 1er nov. '93).	133 33
Carberry et station de ch. de fer	M. Wise	⅛	14	2 do (au 31 mai '93)	29 16
do do	do	⅛	26	7 do du do	250 00
Carberry et Wellwood	J. W. Newton	14	2	7 do (au 31 oct. '93)	110 83
Cardston et Colles	H. C. Colles	8	1	7 do (du 1er sept. '93).	87 50
Cardston et Lethbridge	J. A. Woolf	45	1	12 do	450 00
Carievale et station de ch. de fer	S. Bishop	⅛	6	12 do	78 00
Carlingville et Oak River	S. Hess	18	1	12 do	140 00
Carmen, Lintrathen et Roseisle	R. Squires	12½ et 26	1	3 do (du 1er janv. '94)	78 00
Carmen, Lintrathen Roseisle et station de chemin de fer	J. Bruce	¼, 13½, 26	1	9 do (au 31 déc. '93)	255 20
Carman et Pomeroy	J. Sutton	8	1	9 do (au 31 déc. '93)	60 00
Carman et station de ch. de fer	R. Squires	¼	6	3 do (du 1er janv. '94)	19 50
Carnduff et Oakley	R. B. Boddy	11	1	11 do (du 1er mai '94)	71 50
Carnduff et station de chemin de fer	J. P. Carnduff	⅛	6	12 do	67 48
Caron et station de chemin de fer	A. H. Powell	⅛	6 et 3	12 do	30 00
Carroll et station de chemin de fer	W. T. Stinson	2½	3	2 do (au 31 mai '93)	19 50
do do	H. Bingham	¼	3	10 do du do	52 00
Carssdale et Lumsden	W. C. Hamilton	5	2	12 do	78 00
Cartwright et station de ch. de fer	T. S. Menary	⅛	6	12 do	52 00
Castleavery et Shellmouth	J. Dugan, jeune.	14	1	3 do (au 30 juin '93)	29 25
do do	J. Gilchrist	14	1	9 do du do	78 75
Chater et station de chemin de fer	J. Vance	⅛	12	12 do	90 00
Churchbridge et Clumber	W. Lister	30	1	12 do	145 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Churchbridge et stat. de ch. de fer.	B. D. Westman.	1/8	3	5 mois (au 31 août '93)..	31 25
do do ..	do .	1/8	2	7 do du do ..	29 16
Clandeboye Bay et Poplar Point ..	F. M. Skagen...	14	2 p.m.	12 do	50 00
Clarkleigh et Cold Springs	W. A. Fidler...	11	1	9 do (du 1er juill. '93).	60 00
Clarkleigh et Lundar	H. Johnson.....	6	1	3 do (au 30 juin '93)..	10 00
Clarkleigh et Lundyville	J. Clark	18	1	11 do (au 28 fév. '94) .	110 00
do do	do	18	1	1 do du do ..	15 41
Clarkleigh et Reaburn	D. Boyer.......	40	2	6 do (au 30 sept. '93)..	204 50
do do	A. Wilson.. ..	40	2	6 do du do ..	141 74
Clarkleigh et Seamo	A. Micklewright	6	1	2 do (au 31 mai '93)..	5 66
do do	do ..	6	2	10 do du do ..	54 33
Clearwater et station de ch. de fer..	R. Rogers	1/4	6	12 do	78 00
Coalfields et Estevan	Bailey et Duncan	15	1	3 do (au 30 juin '93)..	35 75
Cold Springs et Minnewakan	W. A. Fidler...	6	1	3 do (au 30 juin '93)..	8 25
Cook's Creek et Winnipeg	M. Peebles	22	2	12 do	416 00
Coulter et Lyleton	W. F. Coulter..	6	1	8 do (du 1er juill. '93)	27 65
Coutts et station de chemin de fer..	S. Smith	1/8	4	11 do (du 1er mai '93)..	22 91
Craven et Kennell	L. H. Hoskins..	12	1	12 do	78 00
Craven et Tregarva	do ..	7½	1	12 do	75 00
Crescent Lake et Saltcoats	V. Dures......	18	1	12 do	143 00
Crewe et Fort Ellice	J. Ellis.........	6	2	12 do	125 00
Crystal City et station de ch de fer.	H. J. Taylor....	½	6	12 do	60 00
Cumberland House et Fort à la Corne	R. MacFarlane .	175	1 p.m.	12 do	440 00
Cypress River et stat. de ch. de fer.	A. Creighton . .	1/8	6	12 do	53 32
Cypress River et Saint-Alphonse...	D. Jeanotte	8	2	3 do (au 30 juin '93)..	50 00
do do ...	T. Chapdelaine .	11	2	9 do du do ..	112 50
Daily et Virden	E. O. Rathbone.	11	1	12 do	80 00
DeClare et Welwyn	W. Ray	7	1	12 do	74 00
Delean et station de chemin de fer.	J. H. Abraham.	1/8	6	8 do (du 1er août '93).	20 90
Deloraine et station de ch. de fer...	W. H. Clancie..	1/16	6	12 do	124 40
Deloraine et Waskada	S. Leach..	42	2	4 do (au 31 juill. '93)..	138 66
do do	do	43	2	8 do du do ..	283 92
Dempsey et Souris	J. Dempsey. ...	10	1	12 do	75 00
Dennington et Percy	R. C. Kisbey...	28	1	3 do (au 30 juin '93)..	64 34
do do	do ...	29	1	9 do du do ..	199 92
Dewdney et Gladys	C.W.S.Harkness	8	1	3 do (au 30 juin '93)..	21 42
Dewdney et Panima	G. C. S. Paterson	9	1	1 do (du 1er mars '94).	7 08
Dewdney et station de ch. de fer...	J. Paterson.....	1/16	4	12 do	40 00
Dominion City et Emerson	C. Whitman....	10	6	12 do	585 00
Donore et La Salle	C. Wheatland ..	8	1	12 do	80 00
Douglas Station et Creeford	D. McCann, aîn.	36¼ a.r.	2	12 do	312 00
Douglas Station et stat. de ch. de fer	M. Gray..	1/8	14	2 do (au 31 mai '93) ..	10 00
do do ..	do	1/8	12	8 do (au 31 janv. '94).	34 26
do do ..	do	1/8	12	2 do du do ..	11 77
Drumconnor et Longburn	I. T. Hicks....	5¾	2	4 do (du 1er déc. '93).	34 66
Drumconnor et stat. de ch. de fer..	E. Brown.......	½	6	12 do	78 00
Dry River et Mariapolis	G. Saunders....	7	1	4 do (au 31 juill. '93).	17 33
Duhamel et Wetaskiwin	A. Bourque.....	28	1	5 do (du 1er nov. '93).	82 91
Dunara et Selkirk	E. Linklater....	18 et 16¾	2	12 do	207 00
Dunbow et Grierson	J. A. Grierson..	10½	1	9 do (au 31 déc. '93)..	108 75
do do	do ..	10½	1	3 do du do ..	24 75
Dunmore Junction et Josephsburg..	J. H. Kern.....	20½	1	3 do (au 30 juin '93)..	40 10
do do ..	C. F. Fox	23	1	9 do du do ..	134 97
Dunmore Junction et station de chemin de fer...................	W. A. Killien ..	1/8	24	2 do (au 31 mai '93) ..	18 00
do do ..	do ..	1/8	28	1 do (au 30 juin '93)..	12 00
do do ..	W. G. Davis....	1/8	28	6 do (au 31 déc. '93)..	72 00
do do ..	R. Alexander...	1/8	28	2 do 11 jours (au 11 mars '94)......	27 72
do do ..	do ...	1/8	20	20 jours du do ..	5 74

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Eden et Riding Mountain	A. H. Scouten	10	1	5 mois (au 31 août '93)	31 25
Edgeley Farm et Qu'Appelle Station	I. R. Brown	8½	2	12 do	175 00
Edmonton et Fort Saskatchewan	F. G. Stewart	28	2	7 do (au 31 oct. '93)	515 67
do do	C. F. Stewart	28	2	5 do du do	368 33
Edmonton et station de ch. de fer	M. McCauley	2	4	12 do	187 20
Edmonton et Saint-Albert	do	9	2	9 do (au 31 déc. '93)	75 00
do do	do	9	2	3 do du do	25 00
Edmonton et Stony Plain	P. Muller	25	1	10 do (du 1er juin '93)	145 83
Edwell et Red Deer	A. Borrowman	13	1	2 do (du 1er fév. '94)	10 00
Elkhorn et Kola	J. T. Madge	16	1	3 do (au 30 juin '93)	27 73
do do	W. Hopp	16	1	9 do du do	101 25
Elkhorn et Lippentott	W. F. Longman	12	1	3 do (au 30 juin '93)	21 75
do do	T. N. Clarke	12	1	9 do du do	75 00
Elkhorn et station de ch. de fer	I. McLeod	⅛	12	12 do	124 80
Elm Creek et station de ch. de fer	J. Rinn	⅛	3	2 do (du 1er fév. '94)	6 50
Elm Valley et Reston	W. H. McDougall	17	1	9 do (du 1er juill. '93)	105 00
Elphinstone et Strathclair Station	J. Craig	9½	2	12 do	130 00
Eloa et Melita	G. C. Dodds	9	1	3 do (du 1er janv. '94)	21 93
Emerson et Gretna	J. H. Vanwhart	18	3	6 voyages	30 00
Emerson et station de ch. de fer	do	1	12	12 mois	156 00
Emerson et Stuartburn	A. Dodds	29½	1	12 do	234 00
Erinview et Stonewall	D. Gunn	29	1	12 do	181 50
Estevan et station de ch. de fer	E. H. Scott	⅛	6	12 do	90 00
Fairfax et Souris	J. Taylor	9	1	12 do	100 00
Fairlight et Moosomin	H. Hyde	13	1	10 do (du 1er juin '93)	62 50
Fairmede et Wapella	J. Kidd	16	1	12 do	135 00
Fannystelle et station de ch. de fer	A. Jacques	⅛	3	12 do	30 00
Ferndale et Hillburn	W. Moran	7	1	12 do	52 00
Fernton et Winnipeg	W. Fraser	4	2	12 do	110 00
Findlay et station de ch. de fer	J. Dick	1/16	4	7 do (du 1er août '93)	26 75
Fisher Bay et Icelandic River	W. Robinson	50	1	1 do (du 1er mars '94)	20 00
Flee Island et Portage la Prairie	M. Tuck	13	1	12 do	90 00
Fleming et station de ch. de fer	B. B. Gilbart	⅛	12	3 do (au 30 juin '93)	25 00
do do	do	⅛	12	9 do du do	90 00
Forest Farm et Whitewood Station	J. W. Taylor	12	1	12 do	91 00
Fort à la Corne et Prince Albert	G. Reid	55	1	12 do	489 00
Fort Alexander et Peguis	Rév. L. Lebret	50	2 p.m.	12 do	200 00
Fort Pelly et Yorkton	J. C. Murray	66	1	6 do (au 30 sept. '93)	199 00
do do	do	66	1	6 do du do	224 00
Fort Saskatchewan et Logan	W. B. Ross	40	1 p.m.	12 do	66 00
Fort Saskatchewan et Pakan	W. R. Brereton	55	2 p.m.	12 do	300 00
Fox Warren et station de ch. de fer	A. Laycock	⅛	6	6 do (au 30 sept. '93)	25 00
do do	do	⅛	6	3 do 12 jours (au 12 janv. '94)	16 93
do do	do	⅛	4	2 do 19 jours (du 13 janv. '94)	13 01
Franklin et station de ch. de fer	A. M. Anderson	⅛	6	12 do	10 00
Gartmore et Neepawa	S. Chatwin	91	1	1 do (au 30 avil '93)	45 50
do do	do	91	1	11 do du do	916 66
Gilbert Plains et Lake Dauphin	R. Wishart	26	2 p.m.	12 do	104 00
Gladstone et Golden Stream	D. McConnell	8	1	12 do	78 25
Gladstone et Mekiwin	J. McGregor	15	2	12 do	225 00
Gladstone et Plumas	J. L. Logie	20	1	9 do (au 31 déc. '93)	150 00
Gladstone et station de ch. de fer	E. Rose	¼	6	12 do	100 00
Gladstone et Tupper	L. Dunning	26	1	3 do (du 1er janv. '94)	19 75
Gladys et High River	C. W. S. Harkness	11	1	9 do (du 1er juill. '93)	56 25
Gleichen et station de ch. de fer	V. J. Beaupré	⅛	14	9 do (au 31 déc. '93)	50 83
do do	do	⅛	14	3 do du do	17 82
Gleichen et Strangmuir	A. W. Strange	15	1	12 do	120 00
Glenboro' et station de ch. de fer	J. Duncan	⅛	6	12 do	53 32

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Glencross et Morden	J. Stodders	10	2	11 mois (du 1er mai '93).	183 33
Glendale et Neepawa	W. Walker	12	2	12 do	140 00
Glendinning et Moropano	J. Cummings	6	1	12 do	39 00
Glen Ewen et Oxbow	T. Ewen	5	1	12 do	78 00
Gonor et station de ch. de fer	J. Gunn	3½	2	3 do (au 30 juin '93)	25 00
do do	J. Hay	3½	2	9 do du do	58 50
Grande Clairiere et Melgund	T. Gaboriault	8	1	4 do (au 31 juill. '93).	17 33
do do	do	8	1	8 do du do	40 00
Grandin et Stobart	J. Nolin	7	1	12 do	65 00
Greenlaw et Red Deer	S.M. Bannerman	3	1	12 do	52 00
Greenway et Pasadena	W.H. McKnight	5	1	12 do	35 00
Greenway et station de ch. de fer.	C.H. Carbonneau	⅛	6	6 do (au 30 sept. '93).	30 00
do do	J. M. Johnson	⅛	6	6 do du do	30 02
Grenfel et Hyde	G. A. E. Hyde	19	1	12 do	100 00
Grenfel et station de ch. de fer	E. Fitzgerald	½	12	2 do (au 30 mai '93)	25 00
do do	do	½	14	10 do du do	145 83
Gretna et station de ch. de fer	J. R. Hoffman	½	14	12 do	255 50
Gretna et Reinland	J. Giesbrecht	17	2	12 do	175 00
Grierson et station de ch. de fer	J. A. Grierson	2	2	9 do (au 31 déc. '93)	58 50
do do	W. O. Somerville	2	4	3 do du do	26 00
Griswold et station de ch. de fer	G. Lindsay	¼	12	12 do	100 00
Griswold et Viola Dale	J. Little	42½	2	12 do	695 00
Gull Lake et station de ch. de fer	R. W. Caswell	⅛	12	2 do (au 31 mai '93)	4 17
do do	J. Houston	⅛	7	10 do du do	20 83
Hamiota et Oak River	J. Henry	8	1	12 do	52 00
Hanlan et Meadow Lea	J. MacDonald	8½	2	12 do	92 00
Hargrave et poteau-malle	R. J. Hill	⅛	6	12 do	60 00
Harperville et Woodland	J. Hallett	20	1	12 do	145 60
Harrowby et station de ch. de fer	S. Blane	¼	4	5 do (au 31 août '93)	20 83
do do	do	¼	2	7 do du do	14 58
Hartney et Melgund	J. Blair	3	2	12 do	156 00
Hartney et station de ch. de fer	do	¼	6	9 do (au 31 déc. '93)	58 50
do do	S. H. Dickson	¼	6	3 do du do	18 75
Hartney et West Hall	Hartney et Dickson	15	1	12 do	143 00
Hayward et Qu'Appelle	H. H. Hayward	12	1	12 do	100 00
Hazel Cliffe et Kaposvar	S. Pilisak	5	1	12 do	50 00
Hecla et Icelandic River	J. Gudmundson	24	2 p.m.	10 do (du 1er juin '93).	50 00
High Bluff et station de ch. de fer.	H.W. Cox-Smith	1	14	2 do (au 31 mai '93)	16 66
do do	do	1	12	10 do du do	71 40
High River et Pekisko	M. G. Stimson.	25	2 p.m.	12 do	100 00
High River et station de ch. de fer.	J. Smith	1/16	4	12 do	40 00
Hilton et station de ch. de fer	J. Davis	⅛	6	12 do	49 92
Hirsch et station de ch. de fer	W. H. Baker	⅛	6	4 do (du 1er déc. '93).	13 32
Hochstadt et Steinbach	J. T. Regehr	14	1	12 do	120 00
Holland et station de ch. de fer	J. R. Holland	⅛	6	12 do	90 00
Hollbroke et station de ch. de fer	J. E. Aylwin	5½	2	9 do (au 31 déc. '93)	136 50
do do	do	5½	2	3 do du do	52 00
Holmfield et station de ch. de fer	J. D. Orr	⅛	6	12 do	52 00
Huns Valley et Minnedosa	J. L. Wilson	18	1	12 do	125 00
Icelandic River et Isafold	B. Bjarnason	10	2 p.m.	6 do (du 1er oct. '93).	11 50
Icelandic River et Manigotagan	T. Eyolfsson	44	do	1 do (au 30 avril '93).	17 33
do do	G. Eyolfsson	44	do	1 do (au 31 mai '93)	17 00
Icelandic River et Selkirk	G. S. Dickson	78	1	12 do	750 00
Ile de Chêne et Saint-Boniface.	R. St. Pierre	18	1	12 do	130 00
Indian Ford et Rathwell	H. Sturton	7½	2	12 do	100 00
Indian Head et Kenlis	J. Glenn	19	1	12 do	125 00
Indian Head et station de ch. de fer	R. Crawford	⅛	12	2 do (au 31 mai '93)	33 33
do do	do	⅛	14	7 do (au 31 déc. '93)	136 10
do do	do	⅛	14	3 do du do	61 81
Ingleside et Poplar Point	G. Morrow	25	1	3 do (au 30 juin '93)	50 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Ingleside et Poplar Point	F. Ritchie	25	1	9 mois (du 1er juill. '93)	117 00
Innisfail et station de ch. de fer	W. W. Stiles	1/8	4	12 do	72 80
Innisfail et Tindastoll	J. Bjornson	12	1	12 do	95 00
Kalidea et Manitou	N. Morrison	13½	1	6 do (au 30 sept. '93)	42 50
do do	H. Toohey	13½	1	6 do du do	50 00
Kelloe Station et stat. de ch. de fer	C. F. Nixon	½	4	12 do	52 00
Kemnay et station de chemin de fer	E. B. Scott	1/16	5	12 do	60 00
Killarney et Glendinning	J. S. O'Brien	33	2	12 do	215 00
Killarney et station de ch. de fer	C. Bate	1/8	6	12 do	52 00
Killarney et Wakopa	J. Williams	39	2	12 do	255 00
Kingsley et Larivière	R. Henderson	6	2	12 do	104 00
Kinosota, Westbourne et Lakeland	J. W. Garrioch	65, 16, 70	2 p.m.	12 do (et arrérages)	377 38
Kirkpatrick et Willoughby	J. Smith	10	1	12 do	104 00
Kutawa et Qu'Appelle	Leeson et Scott	54	1	4 do (au 31 juill. '93)	533 33
Lac la Biche et Pakan	T. Yuppe	120	1 p.m.	9 do (du 1er juill. '93)	165 00
Lacombe et Lamerton	C. M. Dolmage	27	1	8 do (du 1er août '93)	130 00
Lacombe et station de chemin de fer	I. N. Dolmage	1/16	4	12 do	30 00
Lac Dauphin et Rigby	J. M. Maxwell	8	1	11 do (du 1er mai '93)	47 66
Lac Dauphin et Woolson	C. Hicks	7	1	6 do (du 1er oct. '93)	26 00
Langdon et station de ch. de fer	P. J. Hastings	1/8	2	7 do 24 jours (au 24 nov. '93)	19 48
Langenburg et station de ch. de fer	P. Ulrich	¼	4	5 do (au 31 août '93)	20 83
do do	do	¼	2	7 do du do	14 58
Langenburg et Rothbury	D. Berger	50	1	12 do	140 00
Langvale et Ninga	Hicks et Maloney	20	2	12 do	300 00
Larivière et station de ch. de fer	W. H. Swales	¼	6	12 do	62 40
Larivière et Silver Springs	R. Armstrong	3½	2	12 do	130 00
La Salle et station de chemin de fer	J. O. Faubert	1/8	12	12 do	25 00
Lauder et station de chemin de fer	G. E. Moore	1/16	6	12 do	30 00
Lebret et Qu'Appelle	J. P. Magnon	4½	2	12 do	104 00
Lebret et Saltoun	W. Gillispie	7	2	12 do	130 00
Leduc et station de chemin de fer	R. T. Telford	1/8	4	11 do (du 1er mai '93)	47 66
Lennox et Montefiore	H. C. Mauz	7	2	12 do	145 00
Letellier et station de chemin de fer	J. B. Graveline	1/8	12	12 do	50 00
Letellier et Saint-Jean-Baptiste	J. F. R. Duval	9½	.....	4 voyages spéciaux	22 00
Letellier et Saint-Joseph	L. Beaudreau	4½	2	12 mois	85 00
Letellier et Saint-Pie	do	4½	2	12 do	85 00
Lethbridge et la Douane	F. Champness	1/8	6	12 do	30 00
Lethbridge et Macleod	J. B. Smith	30	3	9 do (au 31 juill. '93)	900 00
do do	do	30	3	3 do du do	237 50
Lethbridge et station de ch. de fer	J D Higinbotham	1/8	12	2 do (au 31 mai '93)	41 66
do do	do	1/8	18	9 do 11 jours (au 11 mars '93)	226 83
do do	do	1/8	10	20 jours du do	11 57
Llewellyn et Saskatoon	J. D. Powe	10	1	9 mois (au 31 déc. '93)	48 75
do do	W. Hunter	10	1	1 do (au 31 janv. '94)	6 75
do do	F. Barrett	10	1	2 do du do	10 00
Lower Fort Garry et Pigeon Bluff	J. E. Harriett	5½	1	12 do	30 00
Lucas et Parkisimo	J. T. Stubbins	16	1	3 do 29 jours (du 3 déc. '93)	50 19
Lumsden et Marieton	A. N. Jamieson	26	1	12 do	260 00
Lumsden et station de ch. de fer	T. B. Hill	1/16	4	12 do	30 00
Lumsden et Regina	A. N. Jamieson	20	2	2 voyages spéciaux	25 00
Lyndon et station de chemin de fer	C. A. Lyndon	18	1	9 mois (du 1er juill. '93)	175 50
Lyonhall et Ninga	S. Jones	5	2	9 do (du 1er juill. '93)	75 00
McGregor Station et station de chemin de fer	F. J. Brand	1/8	12	12 do	100 00
McGregor Station et Rosehill	E. C. Hamblin	10	1	12 do	45 00
McGregor Station et Wellington	F. Atkinson	12½	1	12 do	104 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
McLean et station de chemin de fer	J. Plant........	$\frac{1}{16}$	6	2 mois (au 31 mai '93)..	16 66
do do ..	do	$\frac{1}{16}$	7	10 do du do ..	91 66
Macleod et Custom House	D. J. Campbell..	$\frac{1}{8}$	6	12 do	25 00
Macleod et Pincher Creek....... ..	M. Broullette...	32	3	12 do	825 00
Macleod et station de chemin de fer	J. B. Smith.....	$2\frac{1}{2}$	4	12 do	140 00
Manitou, Mowbray et Windygates..	C. Hanford	24 et $31\frac{1}{2}$	1	5 do (au 31 août '93)..	239 58
Manitou et station de chemin de fer	H. J. Rockett ..	$\frac{1}{8}$	12	12 do	175 00
Manitou et Windygates...........	C. Handford....	$3\frac{1}{2}$	2	7 do (du 1er sept. '93)	364 58
Maple Creek et stat. de ch. de fer..	J. Dixon	$\frac{1}{4}$	12	2 do (au 31 mai '93)..	26 00
do do ..	do	$\frac{1}{4}$	14	10 do du do ..	151 66
Maraville et Nesbitt	B. F. Lines.....	9	1	7 do (du 1er sept. '93)	45 50
Mariapolis et station de ch. de fer..	L. Roy.........	$\frac{1}{8}$	6	6 do (au 30 sept. '93).	22 50
do do ...	C.H.Carbonneau	$\frac{1}{8}$	6	6 do du do ..	22 62
Marieton et Strassburg....	E. Gfroerer.....	19	1	12 do	155 00
Marlborough et Mâchoire-d'Orignal	J. G. Beesley ...	14	1	12 do	104 00
Marney et Strathclair Station	W. D. Coghlin..	7	2	12 do	93 60
Marquette et station de ch. de fer..	A.E.Hainsworth	$\frac{1}{8}$	12	12 do	80 00
Marquette et Saint-Eustache	J. H. Lavoie....	7	2	12 do	130 00
Marquette et Woodlands	C.E. Hainsworth	9	2	12 do	140 00
Medicine Hat et stat. de ch. de fer.	T. Tweed...... .	$\frac{1}{2}$	14	2 do (au 31 mai '93)..	30 00
do do ..	do	$\frac{1}{2}$	14	10 do du do ..	175 00
Melbourne et station de ch. de fer..	F. W. Creasy...	$\frac{1}{8}$	2	11 do (du 1er mai '93).	11 91
Melfort et Prince-Albert	G. Taylor, aîné..	80	1	12 do	525 00
Melita et Eunola	G. L. Dodds....	32	1	9 do (au 31 déc. '93)..	117 00
Melita et Napinka	HartleyetPrest'n	8	2	2 do (au 31 mai '93, moins l'amende)	13 33
do do	do ..	8	......	Voyages spéciaux.......	2 00
Melita et station de chemin de fer..	G. L. Dodds....	$\frac{1}{8}$	6	4 mois (au 31 juill. '93).	16 66
do do ..	do	$\frac{1}{8}$	12	8 do du do ..	66 66
Menteith et station de ch. de fer...	W. A. Rose	$\frac{1}{4}$	6	12 do	52 00
Methven et station de ch. de fer...	T. Jackson	$\frac{1}{8}$	6	12 do	40 00
Methven et Wawanesa	W. S. Foster....	4	3	9 do (du 1er juil. '93).	111 15
Miami et Opawaka	P. Angers	7	1	12 do	80 00
Miami et station de chemin de fer..	F. A. Collins ...	$\frac{1}{16}$	6	12 do	60 00
Midnapore et Millarville	M. T. Millar....	18	1	12 do	150 00
Midnapore et station de ch. de fer .	S. W. Shaw	1	4	12 do	208 00
Midway et station de chemin de fer	H. R. Keys.....	$\frac{1}{8}$	6	12 do	25 00
Millbrook et Queen's Valley	J. Beddall, jeune	$7\frac{1}{2}$	1	12 do	58 00
Millwood et poteau-malle........	H. V. Bailey ...	$\frac{1}{8}$	4	5 do (au 31 août '93)..	16 66
do . do	do ...	$\frac{1}{8}$	2	5 do (au 31 janv. '93).	12 50
do do	E. O. Wheallet..	$\frac{1}{8}$	2	2 do du do ..	4 91
Millwood et Spy Hill..............	A. R. Millar....	12	1	7 do 22 jours (au 22 nov. '93)	83 72
do do	do	12	1	3 do (du 1er janv. '94)	32 50
Minnedosa et station de ch. de fer..	T. Boyd........	$\frac{1}{2}$	6	12 do	78 25
Minnedosa et Scandinavia	J. W. Thompson	20	1	12 do	129 00
Moffatt et Wolseley	E. A. Banbury..	9	2	12 do	124 00
Moline et Rapid City..............	G. L. Stone.....	8	1	12 do	100 00
Montgomery et Whitewood Station............................	T.B.O'Donoghue	20	1	3 do (au 30 juin '93)..	45 50
do do ..	J. Dermody	20	1	9 do du do ..	120 00
Moose Jaw et Pointe Elma........	D. Taylor	15	1	12 do	75 00
Moose Jaw et station de ch. de fer.	C. A. Gass	$\frac{1}{8}$	12	2 do (au 31 mai '93)..	26 00
do do ..	do	$\frac{1}{8}$	14	10 do du do ..	151 66
Moosomin et station de ch. de fer..	J. Page	$\frac{1}{8}$	12	2 do (au 31 mai '93)..	25 00
do do ..	do	$\frac{1}{8}$	26	4 do 28 jours (au 28 oct. '93).	110 55
do do ..	do	$\frac{1}{8}$	14	5 do 3 jrs du do	74 18
Moosomin et Redpath	J. Deavitt......	42	1	12 do	340 00
Morden et Nelson................	J. A. Wright...	$10\frac{1}{4}$	2	12 do	150 00
Morden et station de chemin de fer.	T. H. Dunsford..	$\frac{1}{8}$	12	12 do	140 40
Morden et Stodderville	J. Stodders.....	10	2	1 do (au 30 avril '93) .	16 66
Morinville et Saint-Albert.........	A. Harnois	15	1	12 do	100 00
Morris et station du chemin de fer (C.C.P.).......	J. D. Burke	$\frac{1}{4}$	12	12 do	110 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Morris et station de ch. de fer (C.N.P.)	J. D. Burke	⅛	6	12 mois	90 00
Morris et Saint-Jean Baptiste	G. F. Birney	6	......	Voyage spécial	8 00
Myrtle et station de ch. de fer	A. McDonald	½	6	12 mois	82 48
Namao et Saint-Albert	J. Johnson	9	1	4 do (au 31 juill. '93)	23 33
Nanton et station de ch. de fer	J. D. Norrish	7	1	9 do (du 1er juill. '93)	75 00
Napinka et station de ch. de fer	A. Cates	½	15	12 do	135 00
Napinka et West Brenda	W. R. Powell	7	1	4 do (au 31 juill. '93)	17 33
do do	W. G. Suter	7	1	8 do du do	34 67
Neepawa et Oberon	J. Murray	13	2	7 do (au 31 oct. '93)	101 50
Neepawa et Orange Ridge	S. Chatwin	20	1	1 do (au 30 avril '93)	14 32
Neepawa et station de ch. de fer	A. M. Dalton	¾	6	12 do	140 85
Neepawa et Riding Mountain	S. Chatwin	47	1	7 do (du 1er sept. '93)	145 83
Neepawa et Salisbury	D. Hamilton	7	2	5 do (au 31 août '93)	50 00
Nesbitt et station de ch. de fer	B. T. Lines	$\frac{1}{16}$	6	11 do (au 28 fév. '94)	68 75
do do	J. H. Brown	$\frac{1}{16}$	6	1 do du do	6 49
Newdale et station de ch. de fer	J. L. Cook	⅛	8	9 do 12 jours (au 12 janv. '94)	52 48
do do	do	⅛	4	2 do 19 jrs du do	10 88
Newdale et Raven's Glen	R. H. Dennison	7	1	12 do	52 00
New Lunnon et Saint-Albert	J. Johnston	18	1	8 do (du 1er août '93)	83 33
New Oxley et station de ch. de fer	Leeds & Elliott	5	2	3 do (au 30 juin '93)	52 00
do do	do	5	1	9 do du do	78 00
Ninga et station de ch. de fer	W. McKnight	¼	6	12 do	62 40
North Fork et Pincher Creek	F. R. Morris	20	1	1 do (au 30 avril '93)	18 75
do do	F. A. Mead	20	1	11 do du do	201 66
Notre-Dame de Lourdes et Rathwell	F. Lesage	8	1	3 do (au 30 juin '93)	18 25
do do	do	8	2	9 do du do	107 25
Oakburn et Shoal Lake	J. A. Hamilton	9	2	12 do	156 00
Oak Lake et station de ch. de fer	G. D. Miller	⅛	12	3 do (au 30 juin '93)	19 50
do do	do	⅛	12	9 do du do	94 00
Oakland et Portage la Prairie	W. H. Ferguson	12	1	12 do	120 00
Oak River et Totonka	J. Cardale	10	1	12 do	80 00
Olds et station de ch. de fer	J. W. Silverthorn	⅛	4	12 do	25 00
Olivedale et Rounthwaite	G. Baragar	5	1	1 do (au 30 avril '93)	6 50
Orrwold et Shoal Lake	M. W. Thompson	16½	2	12 do	221 00
Osler et station de ch. de fer	J. S. Grant	⅛	4	12 do	36 40
Ossowo et Poplar Point	F. Wagner	7	2	12 do	159 00
Otto et Seamo	N. T. Snoedal	6	1	1 do (du 1er mars '94)	2 50
Oxbow et station de ch. de fer	E. Groyer	⅛	6	9 do (au 31 déc. '93)	58 50
do do	R. A. Troyer	⅛	6	3 do du do	14 82
Parkin et Wapella	L. H. Brett	14	1	12 do	125 00
Parklands et Qu'Appelle	T. Murray	11	1	12 do	70 00
Pasqua et station de ch. de fer	D. Robb	⅛	6	2 do (au 31 mai '93)	14 00
do do	do	⅛	7	7 do (au 31 déc. '93)	54 83
do do	do	⅜	7	3 do du do	27 00
Peguis et Selkirk	D. McIvor	6½	2	3 do (au 30 juin '93)	24 50
do do	do	6½	2	9 do du do	85 50
Penhold et station de ch. de fer	G. Fleming	⅓	2	12 do	50 50
Penrith et Virden	J. A. Blakeman	24	1	12 do	210 00
Pense et station de ch. de fer	A. Blair	⅛	12	2 do (au 31 mai '93)	13 00
do do	do	⅛	14	10 do du do	75 83
Pense et Stony Beach	J. Doan	14	1	9 do (du 1er juill. '93)	75 00
Pheasant Forks et Wolseley	J. Franks	40	2	12 do	348 72
Pierson et station de ch. de fer	R. J. Took	⅛	6	9 do (au 31 déc. '93)	45 00
do do	do	⅛	6	3 do du do	13 65
Pierson et Sourisford	do	40	1	12 do	156 00
Pigeon Lake et Winnipeg	T. Foulds	25	2	12 do	465 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Pilot Mound et station de ch. de fer	J. M. Fraser	⅛	6	12 mois	60 00
Pilot Mound et Roseberry	R. Blackburn	23	2	5 do (au 31 août '93)	116 25
do do	do	23¾	2	7 do du do	168 04
Pine Creek et station de ch. de fer.	E. Robb	3	4	9 do (au 31 déc. '93)	150 00
do do	W.O. Somerville.	2½	4	3 do du do	39 00
Pipestone et station de ch. de fer	J. McKinnon	⅛	6	9 do (du 1er juill. '93)	39 00
Plumas et Tupper	G. E. Saunders	5	1	6 do (au 30 sept. '93).	12 50
do do	do	5	1	3 do du do	12 50
Plum Coulee et station de ch. de fer	J. I. Bargen	⅛	12	12 do	100 00
Pomroy et Roland	J. Sutton	4	1	3 do (du 1er janv. '94)	13 75
Poplar Park et Selkirk	B. Davis	15	1	12 do	65 00
Poplar Point et stat. de ch. de fer	G. M. Jackson	¾	12	12 do	100 00
Portage la Prairie, la douane et station de ch. de fer (C.C.P. et C.M. et N.-O.)	W. H. Ferguson	1	32	2 do (au 31 mai '93)	62 50
do do do	do	1	32	10 do du do	408 33
Prince-Albert et stat. de ch. de fer.	J. M. Campbell.	1	4	9 do (au 31 déc. '93)	78 00
do do	H. Kirkness	½	4	3 do du do	19 50
Prince-Albert et Régina	C. L. Ross	247	2	12 do	52 00
Qu'Appelle et Qu'Appelle Station.	Leeson et Scott	18	6	12 do	650 00
Qu'Appelle et Wishart	do	66	1	8 do (du 1er août '93)	1,109 33
Qu'Appelle Station et station de ch. de fer	E. W. Warner	⅛	14et12	12 do	129 60
Rathwell et station de ch. de fer	A. Forbes	⅛	6	9 do (au 31 déc. '93)	39 00
do do	T. C. Forbes	¼	6	3 do du do	18 75
Reaburn et station de ch. de fer	W. J. Paterson.	¾	14	2 do (au 31 mai '93)	30 50
do do	do	¾	12	7 do (au 31 déc. '93)	91 50
do do	M. Paterson	⅓	12	3 do du do	39 00
Red Deer et station de ch. de fer	L. Gaetz	⅛	4	9 do (au 31 déc. '93).	58 50
do do	H. H. Gaetz	⅛	4	3 do du do	19 50
Régina et la douane	J. A. Whitmore.	¾	6	12 do (et arrérages)	54 16
Régina et station de ch. de fer	do	¾	16	2 do (au 31 mai '93)	69 33
do do	do	¾	18	10 do du do	390 00
Regina et Wascana	F. H. Cochrane.	12	1	12 do	104 00
Reston et station de ch. de fer	W. H. McDougall, jeune	⅛	6	9 do (du 1er juill- '93)	37 50
Reston et Sinclair	J. F. McLaren	15	1	8 do (du 1er août '93).	60 00
Richland et Roseland	A. Chalmers	5	1	12 do	50 00
Richland et Winnipeg	Z. Brabant	37¾	2	12 do	425 00
Roland et station de ch. de fer	W. H. Lowe	¼	6	12 do	60 01
Roland et Warrington	do	6	1	12 do	80 00
Rosebank et station de ch. de fer	A. H. Baker	1/16	4	7 do (du 1er sept. '93).	6 10
Rosenfeld et station de ch. de fer	A. Acheson	⅛	12	1 do (au 30 avril '93)	2 08
do do	do	⅛	12	11 do du do	62 00
Rossburn et Solsgirth	J. Broadfoot	16	2	1 do (au 30 avril '93).	21 66
do do	do	19¼	2	11 do du do	286 00
Rosser et station de ch. de fer	H. J. Beachell	⅛	12	12 do	50 00
Rosthern et station de ch. de fer	P. Neufeldt	⅛	4	7 do (du 1er sept. '93)	13 94
Rounthwaite et station de ch. de fer	E. S. Shearer	⅛	6	12 do	78 00
Routledge et station de ch. de fer	H. Stevens, jeune	⅛	6	12 do	32 00
Royal et station de ch. de fer	J. Ronaldson	5	2	8 do (au 30 nov. '93).	66 67
do do	C. F. Archibald.	5	2	4 do du do	30 28
Russell et station de ch. de fer	A. Clee	¼	5	12 do	100 00
Russell et Shellmouth	R. Yeates	13	2	12 do	338 00
Ste-Agathe et station de ch. de fer.	A. Oliver	1	12	4 do (au 31 juill. '93).	25 00
do do	E. Bernier	1	12	8 do du do	50 00
Sainte-Anne des Chênes, Steinbach Winnipeg	J. B. C. Desault.	30	2	12 do	574 00
Saint-Boniface et Winnipeg	M. Petrim	1	12	12 do	350 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
St-Cloud et station de chemin de fer	J. B. Bernier...	$\frac{1}{16}$	6	3 mois (au 30 juin '93).	11 70
Saint-Jean-Baptiste et station de chemin de fer	J. F. R. Duval..	$\frac{1}{8}$	12	12 do	45 00
Saint-Léon et Somerset.......	F. Lafrenière...	7	2	12 do	104 00
Saint-Malo et Winnipeg	F. Carriere	$43\frac{1}{2}$	2	12 do	724 96
Saint-Norbert et station de ch. de fer	P. E. Pacaud...	$\frac{1}{4}$	12	12 do	70 00
Sainte-Rose du Lac et Wiggins' Stopping Place..	F. Hamlin......	8	2 p.m.	2 do (du 1er fév. '94)	8 66
Saint-Vital et Winnipeg..	J. Nesbit......	6	2	12 do	60 00
Saltcoats et station du ch. de fer...	W. Valley.....	$\frac{1}{8}$	4	3 do (au 30 juin '93).	15 00
do do ...	E. Bolton	$\frac{1}{8}$	2	9 do du do ..	45 00
Salcoats et Yorkton	W. Tetlock.....	$17\frac{1}{2}$	1	3 do (du 1er janv. '94).	45 50
Saskatchewan Landing et Swift Current	Leeson et Scott.	30	1	12 do	1,174 84
Saskatoon et station de ch. de fer..	do ..	1	4	12 do	104 00
Selkirk et station de chemin de fer de Selkirk-Est.........	G. S. Dickinson.	$2\frac{3}{4}$	12	2 do (au 31 mai '93).	24 83
do do ..	do ..	$2\frac{3}{4}$	14	4 do 28 jours (au 28 oct. '93)......	71 15
do do ..	do ..	$2\frac{3}{4}$	12	6 do 3 jours (du 29 oct. '93)..........	63 16
Selkirk et Winnipeg.......	PeeblesetBraden	$22\frac{1}{2}$	3	3 do (au 30 juin '93).	150 00
do do	R. Todd	$25\frac{3}{4}$	3	9 do du do ..	375 00
Sewell et station de chemin de fer..	G. Kellett......	$\frac{1}{8}$	12	12 do	45 00
Shadeland et Thornhill..	W. Brackley...	$7\frac{3}{4}$	2	5 do (au 31 août '93).	53 52
do do	do	$7\frac{3}{4}$	2	7 do du do ..	96 78
Sheho et Yorkton	W. Lamport....	50	1	12 do	350 00
Shoal Lake et station de ch. de fer	J. T. Dandridge.	$\frac{1}{8}$	6	9 do 12 jours (au 12 janv. '94).....	61 10
do do .	do ..	$\frac{1}{8}$	4	2 do 19 jours (du 13 janv. '94)......	11 25
Sidney et station de chemin de fer..	T. Babb........	$\frac{1}{8}$	12	12 do	50 00
Sintaluta et station de chemin de f.	E. Rowe..	$\frac{1}{2}$	3	12 do	100 00
Solsgirth et station de chemin de f.	J. C. Anderson.	$\frac{1}{8}$	6	9 do 12 jours (au 12 janv. '94)	47 00
do do .	do ..	$\frac{1}{8}$	4	2 do 19 jours (du 13 jan. '93) ...	8 66
Somerset et station de ch. de fer...	A. Jarman	$\frac{1}{8}$	6	1 do (au 30 avril '93)..	4 50
do do ...	do	$\frac{1}{8}$	6	11 do du do ..	34 83
Souris et station de chemin de fer..	J. H. Brown....	$\frac{1}{2}$	9	12 do	112 48
South Edmonton et station de chemin de fer......................	H. Wilson . ..	$\frac{1}{16}$	4	12 do	52 00
Starbuck et station de ch. de fer...	J. Powers	$\frac{1}{4}$	2	3 do (au 30 juin '93).	25 00
do do ...	H. Hay	$\frac{1}{8}$	3	9 do du do ..	48 90
Stobart et station de chemin de fer.	A. Fisher.. .	$\frac{1}{8}$	4	9 do (au 31 déc. '93).	27 30
do do .	E. Grundy......	$\frac{1}{8}$	4	3 do du do ..	18 20
Stobart et Wingard...............	A. Fisher.......	19	1	3 do (au 30 juin '93).	38 25
Stockton Station et station de chemin de fer....................	N. Fallis	$\frac{1}{8}$	6	12 do	50 00
Stockton Station et Thoresby	A. F. Andrews .	5	2	12 do	104 00
Stonewall et station de ch. de fer...	A. J. Bell......	$\frac{1}{2}$	6	12 do	39 00
Stonewall et Wavy Bank........	G. Vincent.....	8	1	9 do (au 31 déc. '93).	52 50
do do	J. G. Vincent...	$9\frac{1}{2}$	. .. .	3 do du do ..	15 00
Stony Mountain et station de chemin de fer.............	A. Perry	1	12	9 do (au 31 déc. '93).	75 00
do do ..	J. C. Stewart...	$1\frac{1}{2}$	6	3 do du do ..	35 02
Strathclair Station et station de chemin de fer...................	J. Craig........	$\frac{1}{8}$	6	9 do 12 jours (au 12 jan. '94)....	31
do do ..	do	$\frac{1}{8}$	4	2 do 19 jours (du 13 janv. '94) ..	5 77
Summerberry et station de ch. de f.	W. Linnell.....	$\frac{1}{4}$	6	2 do (au 31 mai '93)..	13 33
do do .	do	$\frac{1}{4}$	7	10 do du do ..	77 76
Sumner et Whitewood Station.....	F. W. Chamberlain	33	1	12 do	306 64

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Swan Lake et station de ch. de fer.	J. Pritchard....	$\frac{1}{8}$	6	12 mois...........	48 05
Swift Current et station de ch. de f.	W. G. Knight..	$\frac{1}{8}$	12	2 do (au 31 mai '93).	16 00
do do ..	do ..	$\frac{1}{8}$	14	10 do du do ..	93 03
Tetlock et Yorkton............	J. Tetlock......	32	1	12 do	200 00
Thornhill et station de chemin de fer	W. Bradley.....	$\frac{1}{8}$	12	12 do	39 00
Touchwood Hills et Wishart.....	F. York.........	10	1	4 do (au 31 juill. '93).	21 33
Treesbank et station de chemin de f.	J. W. Erratt ...	$\frac{1}{8}$	6	12 do	40 00
Treesbank et Two Rivers..........	do	3	2	12 do	100 00
Treherne et station de chemin de fer	R. S. Alexander.	$\frac{1}{8}$	6	3 do (du 1er janv. '94)	19 50
Turtle Mountain et Whitewater....	P. S. Keller	4	3	12 do	156 00
Tyndall et station de chemin de fer.	M. McLeod.....	$\frac{1}{8}$	12, 14	12 do	32 03
Union Point et station de ch. de fer	J. Gratton......	$\frac{3}{4}$	2	1 do (au 1er mars '94)	3 42
Virden et station de ch. de fer.....	W. F. Scott	$\frac{1}{8}$	12	2 do (au 31 mai '93)..	26 00
do do	do	$\frac{1}{8}$	26	4 do 28 jours (au 28 oct. '93)......	138 37
do do	do	$\frac{1}{8}$	14	5 do 3 jours (du 29 oct. '93).....	77 15
Virden et Woodworth..............	J. Cotton.......	$10\frac{3}{4}$	1	9 do (du 1er juill. '93).	54 00
Waghorn et station de ch. de fer...	W. Waghorn ...	2	4	12 do	78 00
Wapella et station de chemin de fer	E. P. Benoit ...	$\frac{1}{8}$	12et14	12 do	120 00
Wawanesa et station de ch. de fer..	J. C. Robinson..	$\frac{1}{4}$	6	12 do	108 00
Westbourne et station de ch. de fer	Smalley et Chantler	$\frac{1}{4}$	6	12	100 16
Wetaskiwin et station de ch. de fer.	J.Z.C. Miquelon	$\frac{1}{16}$	4	12	50 00
Whitemouth et station de ch. de f..	J. S. Corregan..	$\frac{1}{3}$	12	2 o (au 31 mai '93)..	21 66
do do ..	do ..	$\frac{1}{3}$	14	4 do 28 jours (au 29 oct. '93).....	62 07
do do ..	do ..	$\frac{1}{3}$	12	5 do 3 jours (du 29 oct. '94).........	55 10
Whitewater et station de ch. de fer.	W. Rolston.....	$\frac{1}{4}$	6	12 do	40 00
Whitewood Station et station de chemin de fer...................	J. Charlton.....	$\frac{1}{8}$	12	1 do (au 30 avril '93)..	7 80
do do ..	do	$\frac{1}{8}$	12	1 do (au 31 mai '93)..	13 50
do do ..	do	$\frac{1}{8}$	14	10 do du do ..	152 00
Willoughby et station de ch. de fer.	A. Cameron	1	1	12 do	52 00
Winkler et station de chemin de fer	B. Loewin......	$\frac{1}{8}$	6	12 do	62 02
Winnipeg et maison de douane.....	J. Sheppard	$\frac{1}{2}$	6	12 do	125 00
Winnipeg (distribution de paquets).	M. Peebles......	....	6	9 do (au 1er juill. '93).	240 00
Winnipeg et station de chemin de fer C.C.P.....................	J. Sheppard	$\frac{1}{8}$	.....	12 do	1,330 84
Winnipeg, transfert des malles à la station de chemin de fer C.C.P...	do	$\frac{1}{8}$	.....	12 do	540 00
Winnipeg et station de chemin de fer (N.P.R.).....................	do	$\frac{1}{4}$	18	12 do	182 00
Winnipeg et boîtes aux lettres. ...	M. Peebles	$26\frac{1}{2}$	21	1 do 19 jours (au 19 mai 93)......	97 32
do do	do	$26\frac{1}{2}$	21	10 do 12 jours (du 20 mai '92) moins l'amende	626 05
Wolseley et station de ch. de fer...	J. P. Dill.......	$\frac{1}{8}$	12	2 mois (au 31 mai '93)	33 33
do do ...	do	$\frac{1}{8}$	14	10 do du do ..	166 67
Wood Bay et station de ch. de fer..	M. Campbell ...	$\frac{1}{2}$	3	12 do	80 00
Woodside et station de ch de fer....	J. Teskey	$1\frac{1}{2}$	1	12 do	30 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Yorkton et station de ch. de fer....	Tetlock Frères..	$\frac{1}{8}$	4	5 mois (au 31 août '93).	31 25
do do	do ..	$\frac{1}{8}$	4	7 do de do ..	35 00
				Total....	$78,919 51

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE MONTRÉAL.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Abbotsford et Pauline.............	J. P. Rocheleau.	3	3	12 mois	68 00
Abbotsford et station de ch. de fer.	D. Sharkey.....	½	12	3 do (au 30 juin '93)..	15 00
do do ..	do	½	12	9 do du do ..	60 00
Acton Vale et station de ch. de fer.	C. Grégoire.....	1/7	18	12 do	120 00
Acton Vale et Sainte-Christine.....	F. X. Legrand..	9	3	4 do 14 jours (au 14 août '93)......	37 50
Acton Vale et Saint-Théodore d'Acton..................	E. Lincourt.....	4	6	12 do	125 00
Allan's Corners et Cairnside........	J. Bryson.......	4	2	12 do	52 00
Allan's Corners et stat. de ch. de fer.	do	1	6	3 do (au 30 juin '93)..	10 00
do do ..	do	1	12	9 do du do ..	60 00
Anderson's Corners et Dewittville..	J. Anderson....	4	2	12 do	75 00
Ange Gardien de Rouville et station de chemin de fer..............	P. Lajoie......	⅙	12	12 do	50 00
Antoinette et Lost River	C. Boon	22	2	12 do	150 00
Antoinette et Saint-Jovite.........	do	7	2	12 do	56 00
Avoca et Pointe au Chêne.........	J. McCallum....	7	3	12 do	111 50
Baie d'Urfé et station de ch. de fer.	A. Vallée. .	¾	12	5 do (au 30 sept. '93)..	25 00
Beaconsfield, station de chemin de fer de, et Dollier...............	P. Boyer.......	1	12	Saison 1893	50 00
Beaconsfield, station de chemin de fer, et Sainte-Geneviève..........	A. Legault......	3	6	12 mois................	130 00
Beauharnois et Laberge	C. Primeau.....	5	2	12 do	50 00
Beauharnois et Melocheville........	J. B. Lebœuf...	3	6	12 do	100 00
Beauharnois et station de ch. de fer.	O. Duquette....	½	24	12 do	125 00
Beauharnois et Saint-Etienne de Beauharnois..................	do	5	6	12 do	162 00
Beauvoir et Sainte-Marthe	J. E. Poirier....	3¼	3	12 do	50 00
Bellerive et Valleyfield............	L. Foubert.....	18 acres	6	12 do	25 00
Belœil Village et station St-Hilaire.	P. Autnier	1	12	9 do (au 31 déc. '93)..	112 50
do do ..	A. Champigny..	1	12	3 do du do ..	37 50
Blue Bonnets et station de ch. de fer.	A. C. Doré......	½	6	12 do	60 00
Bois de Filion et Saite-Thérèse de Blainville.....................	O. Chapleau....	4	2	12 do	40 00
Bordeaux et station de ch. de fer...	G. Picard.......	⅛	12	9 do (au 31 déc. '93)..	7 50
do do	do	⅛	12	3 do du do ..	6 25
Bordeaux et Sault aux Récollets...	J. B. Prevost...	2¾	6	3 do (au 30 juin '94)..	30 00
do do ..	do ...	2¾	12	9 do (du do ..	180 00
Botreaux et Ormstown.............	O. Bergevin.....	4½	2	12 do	42 00
Boucherville et station de ch. de fer.	A. Bemeur......	133 vgs.	12	9 do (du 1er juillet '93)	54 00
Bougie et Pont du Sault....... ..	T. Roger	2	6	9 do (du 1er juillet '93)	37 50
Britannia Mills et stat. de ch. de fer.	H. Guilbert.....	1 acre	12	12 do	20 00
Britonville et Saint-Sauveur.	J. Pollock......	8	3	12 do	110 00
Brosseau, Station de, et station de chemin de fer	G. Dumontet...	10 acres	12	12 do	45 00
Brownsburg et Mount Maple........	J. Warnock.. ..	3⅓	1	12 do	24 00
Calumet et station de ch. de fer....	S. J. Hambly...	100 vgs.	12	12 do	30 00
Carillon et Lachute.......... ...	M. Compeau....	9½	6	12 do	320 00
Carillon et Pointe-Fortune........	J. R. Larocque..	1	6	12 do	46 95
Carillon, Pointe-Fortune et station de chemin de fer..............	do ..	1 et ⅓	6 et 12	12 do	120 00
Cartier, Saint-Stanislas de Kostka et station de chemin de fer.......	E. Cardinal.....	⅛ et 1/7	2 et 12	3 do (au 30 sept. '93)..	48 75
do do ..	do	⅛ et 1/7	3 et 12	6 do du do ..	43 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Cascades Point et station de chemin de fer de Vaudreuil..	S. Menard......	$4\frac{1}{2}$	6	10 mois et 17 jours (du 15 mai '93).....	87 50
Caughnawaga et station de chemin de fer de Chateauguay..	E. Laberge.....	$7\frac{1}{2}$	6	12 do	200 00
Cedars et station de chemin de fer..	L. Brabant.....	3	12	12 do	184 00
Chambly Basin et stat. de ch. de fer.	L. Mayrand....	$\frac{1}{4}$	12	12 do	80 00
Chambly Canton et station de chemin de fer	P. Ulric........	$\frac{1}{4}$	12	12 do	80 00
Charlemagne et Montréal..........	N. Beaudry....	$15\frac{3}{4}$	6	12 do	500 00
Chatboro et Saint-Philippe d'Argenteuil..........	J. Donaldson...	$2\frac{1}{2}$	3	12 do	39 00
Como et Oma.........................	C. Chaurette....	1	6	7 do 19 jours (période irrégulière) ..	69 30
Como et stat. de ch. de fer Hudson.	M. Amsbury....	$1\frac{1}{2}$	12	2 do (au 31 mai '93)..	16 66
Como et station de chemin de fer...	M. Chipman ..	1	12	10 do (du 1er juin '93).	41 76
Contrecœur et station de ch. de fer.	J. Duhamel.....	7 acres	12	9 do (du 1er juill. '93).	33 75
Contrecœur et Varennes............	P. Corbeil.....	18	6	3 do (du 30 juin '93).	125 00
Cooper's Corners et Laguerre	T. Cooper......	$1\frac{1}{4}$	12	12 do	100 00
Corbin et Frontier..	E. A. Roberts...	2	6	3 do (au 30 juin '93).	15 00
do do	J. C. Gordon....	2	6	9 do du do ..	52 50
Cornwall et Saint-Régis.	J. Angus.	6	2	12 do	75 00
Côte des Neiges et Montréal. . . :	A. Thauvette...	8	6	12 do	95 84
Côteau du Lac, Coteau Landing et station de chemin de fer.	O. Pharand	$\frac{3}{4}$	12	12 do	100 00
Coteau Landing et stat. de ch. de fer	G. Gauthier ...	2	19	12 do	200 00
Coteau Landing et Saint-Zotique...	O. D. Prieur ...	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	60 00
Côte Saint-Louis, Mile End et Montréal..	N. Lachance....	$2\frac{5}{8}$ et $3\frac{1}{4}$	6 et 12	12 do	420 00
Côte Saint-Paul et stat. de ch. de fer	E. Latour......	1	12	12 do	96 00
Covey Hill et Vicars......	W. Orr.........	2	6	12 do	52 00
Dalesville et Edina....	J. Tomalty.... .	6	2	12 do	60 00
Dalesville et Lachute	P. McArthur. .	6	6	12 do	180 00
Dalesville et Louisa.....	W. Watchorn...	5	2	12 do	46 00
Dalesville et Saint-Michel de Wentworth	W. Gagné......	9	1	12 do	42 00
Dalhousie Station et station de chemin de fer C.P......	J. A. Campbell.	120 vgs.	12	12 do	25 00
Danby et Sainte-Christine...	F. X. Legrand..	$4\frac{1}{2}$	6	7 do et 18 jours (du 14 août '93).....	62 50
Delormier et Saint-Jean-Baptiste de Montréal.	N. Lachance....	1	12	12 do	180 00
Dewittville et station de ch. de fer	J. Holiday	$\frac{3}{4}$	12	12 do	75 00
Dorval et station de chemin de fer..	D. Descary. ..	$1\frac{1}{4}$	12	12 do	112 09
Douglasburg et Napierville........	P. Péron.......	2	3	12 do	40 00
Dundee et station de chemin de fer.	J. Tyo	$\frac{3}{4}$	12	12 do	100 00
Emileville et Saint-Pie	M. Gauthier, jeu.	1	6	12 do	52 00
Farnham et Magenta	J. Fournier.....	5	2	12 do	52 00
Farnham et Saint-Sabine....	E. Bouchard....	6	3	9 do (au 31 déc. '93)..	56 25
do do	H. Lanone	6	3	3 do du do ..	18 75
Franklin Centre et Hemmingford..	M. Fleming	16	6	12 do	500 00
Franklin Centre et Huntingdon....	A. S. Beaune...	$18\frac{1}{2}$	6	12 do	460 00
Franklin Centre et Starnsboro'....	S. Huet	2	6	12 do	64 00
Garland et Saint-Chrysostôme.....	F. Z. Delisle....	4	3	12 do	48 00
Gasparine et Holton	F. Délage	$3\frac{1}{2}$	2	12 do	34 00
Genoa et Saint-Hermas....	J. Gordon......	$3\frac{1}{2}$	2	12 do	50 00
Geraldine et Stockwell.........	C. Newman....	$3\frac{1}{2}$	2	12 do	32 00
Gerard et station de chemin de fer.	T. Gerard	vgs. 70	12	12 do	24 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Graham et station de chemin de fer (C.P.)	W. Graham	17 acres.	12	7 mois (du 1er sept. '93)	29 16
Grande Ligne et Sainte-Blaise	J. Peron	1	6	1 do (du 1er mars '94)	4 16
Grenville et Lost River	T. Cummings	19	2	12 do	200 00
Grenville et station de ch. de fer	do	1½	12	12 do	96 00
Hallerton et Hemmingford	T. Kenney	4¾	3	12 do	75 00
Harrington et Rivington	D. McIntosh	5	2	12 do	52 00
Helena et White's Station	H. J. Donnelly	4	6	12 do	144 00
Hemmingford et Roxham	W. C. Kingsbury	6	2	12 do	35 00
Henrysburg et Lacolle	J. Giroux	8½	3	6 do (au 30 sept. '93)	60 00
do do	R. Ennis	8½	3	6 do du do	62 50
Henryville et Stanbridge Station	M. M. Gamache	8	6	12 do	189 00
Hochelaga et Longue Pointe	N. Richard	3¾	6	12 do	250 00
Hochelaga et Maisonneuve	N. Racine	1	12	12 do	100 00
Hochelaga et Montréal	do	2½	18	12 do	450 00
Holton et Sainte-Clothilde de Chateauguay	F. Dextras	2	3	12 do	50 00
Howick et station de chemin de fer.	T. Hébert	¼	18	12 do	50 00
Howick et station de chemin de fer et Saint-Chrysostôme	do	9	6	12 do	240 00
Hudson et station de chemin de fer.	A. Vipond	1/10	12	10 do (du 1er juin '93)	20 83
Huntingdon et station de ch. de fer.	J. Lindlay	½	18	12 do	144 00
Iberville et station de chemin de fer.	H. W. Malhiot	⅓	24	3 do (du 1er janv. '94)	37 50
Ile Bizard et Sainte-Geneviève	E. Paquin	½	12	12 do	100 00
Ile Perrot et Sainte-Anne de Bellevue	J. Montpetit	5¼	6	12 do	185 00
Kelso et Front River	F. B. Gillies	3½	6	12 do	128 00
Lacadie et station de chemin de fer (C.P.)	C. Gagnon	16 acres.	12	12 do	80 00
Lachine Locks et stat. de ch. de fer.	F. X. Gariepy	½	12	12 do	60 00
Lachine Rapids et station de chemin de fer (C.P.)	D. Dunberry	2	6	12 do	100 00
Lachine Station et boîte aux lettres de Lachine	J. O. Flaherty		12	12 do	30 00
Lachute et Lachute Mills	J. Fish	1	18	1 do (au 30 avril '93)	5 16
do do	do	1	18	11 do du do	85 25
Lachute et Lakefield	F. Rogers	9	3	12 do	111 00
Lachute et station de chemin de fer.	G. L. Meikle	15	24	12 do	72 00
Lachute et Shrewsbury	J. Chambers	14½	3	12 do	155 00
Lac Masson et Saint-Jérôme	G. Valiquette	22	3	3 do (au 30 juin '93)	86 25
Lac Masson et Sainte-Marguerite Station	C. C. Lajeunesse	4½	3	9 do (du 1er juill. '93)	75 00
Lacolle et Odelltown	J. Gray	3	3	12 do	60 00
Landreville et Ormstown	A. Lemieux, jr.	4	2	12 do	50 00
La Plaine et station de ch. de fer	C. Gauthier	1¼ acres	12	9 do (au 31 déc. '93)	15 00
do do	do	1¼	12	3 do du do	12 50
Laprairie et station de ch. de fer	J. Lang	¾	18	12 do	70 00
Laprésentation et Saint-Hyacinthe.	M. Leclaire	6	6	9 do (au 31 déc. '93)	150 00
do do	do	6	6	3 do du do	37 50
La Trappe et Oka	H. Tessier	3¼	6	1 do (du 1er mars '94)	5 00
Laurel et Lost River	M. McCluskey	6	1	12 do	36 00
Leopold et Shrewsbury	J. Thompson	6	2	12 do	60 00
Longueuil et station de ch. de fer	G. Brissette	⅓	18 et 24	3 do (au 30 juin '93)	26 25
do do	do	⅓	24	9 do du do	105 00
Mabel et Staynerville	E. Lahaie	3	2	12 do	30 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Mille Iles et Saint-Jérôme	W. Elliott	12	3	12 mois	127 24
Mirabel et station de chemin de fer de Saint-Hermas	L. Lacroix	1½	6	12 do	56 00
Mongenais, station de Sainte-Justine et station de chemin de fer	A. Labelle	3 et 1¾	6 et 12	12 do	250 00
Montfort et Morin Flats	M. Boulaire	6	2	12 do	52 00
Montmorin et station de chemin de fer (C.P.)	P. Gauthier	150 pds.	12	8 do (du 1er août '93)	17 33
Montmorin et Valmorin	C. Ouellette	3½	2	8 do (du 1er août '93)	34 66
Montréal et terrains de l'exposition	P. Jones			Service spécial	9 00
Montréal et Mount Royal Vale	O. F. Lilley	4½	12	12 mois	240 00
Montréal et Outremont	C.H. Whitehouse	3¼	6	2 do (au 31 mai '93)	6 66
Montréal et stations de ch. de fer	P. Jones	71	10	12 do (moins l'amende)	2,217 00
Montréal et quai des bateaux à vapeur de Québec	do	½	12	Saison de 1893	126 87
Montréal, bureau de réception et boîtes aux lettres	P. Kennedy			12 mois	5,374 00
Montréal, service des facteurs	Montreal St. Ry. Co			8 do 13 jours (du 19 août '93)	2,116 13
Montréal et Saint-Eustache	H. Meunier	21½	6	12 do	1,000 00
Montréal et Saint-Gabriel de Montréal	J. M. Turner	2	18	12 do	270 00
Montréal et Saint-Léonard de Port-Maurice			6	12 do	306 00
	J. F. Gervais	8¾	6	3 do (au 30 juin '93)	37 50
Montréal et Sault aux Récollets	F. St. Vincent	7	6	3 do (au 30 juin '93)	150 00
Montréal et Varennes	H. Dubois	15			
Montréal, jonction et station de chemin de fer			12	12 do	30 00
	C. C. Wight	80 vgs.	12	12 do	30 00
Montréal sud et station de ch. de fer	G. Snelling	3/10			
Morin Flats et Saint-Adolphe de Howard			1	12 do	45 00
	H. Paquet	9	6	12 do	150 00
Mount Johnson et Versailles	A. T. Moquin	4	3	12 do	50 00
Mount Oscar et Séguin	A. Seguin	2			
Napierville et Stottville	F. Choquette	7	6	12 do	137 00
New-Glasgow et stat. de ch. de fer	F. Langlois	¼	12	8 do 9 jours (au 9 déc. '93)	35 89
New-Glasgow et Saint-Jérôme	do	9	6 et 4	4 do 4 jours (du 27 nov. '93)	128 00
North Georgetown et station de chemin de fer	L. Turcot	½	6	12 do	42 50
Norton Creek et Saint-Rémi	J. B. Boyer	9	6	12 do	298 00
Ormstown et station de ch. de fer	T. H. Paling	½	8	12 do	144 00
Parc Laval et station de ch. de fer	A. Dazé	50 vgs.	12	12 do	10 00
Peveril et station de Saint-Justin	D. Menard	2½	6	12 do	100 00
Pincourt et Terrebonne	F. Martin	4	2	12 do	48 00
Pointe au Chêne et stat. de ch. de fer	T. Mathews	33 vgs.	12	12 do	30 00
Pointe aux Trembles et Rivière des Prairies	F. Roy	6	6	12 do	180 00
Pointe Claire et station de ch. de fer	F. Lanthier	1	6	12 do	62 60
Pont Chateau et Saint-Clet	J. B. Besner	2	6	12 do	84 00
Pont du Sault et Pont Viau	T. Bélanger	⅖	12	12 do	48 00
Port Lewis et Saint-Anicet	S. Dupuis	5	3	12 do	78 00
Rigaud et station de chemin de fer	J. Charlebois	¼	12	12 do	50 00
Rigaud et Saint-Rédempteur	O. Chevrier	6	6	12 do	200 00
Rivière des Fèves et Saint-Urbain de Châteauguay	Z. Bergevin	2	3	12 do	32 00
Russeltown et Saint-Chrysostôme	W. Costello	3	6	12 do	100 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c
Sainte-Adèle et Sainte-Agathe....	R. Charbonneau.	12	6	3 mois (au 30 juin '93)..	57 50
Sainte-Adèle et Saint-Jérôme.......	G. Valiquette...	17	6	3 do (au 30 juin '93)..	112 50
Sainte-Adèle et station de ch. de fer	O. Godmer	1½	12	9 do (du 1er juill. '93)	93 75
Sainte-Agathe et stat. de ch. de fer.	J. Guindon	¾	12	9 do (du 1er juill. '93)	93 00
Sainte-Agathe et Saint-Jovite	E. St. Aubin....	19	6	12 do	900 00
Sainte-Agathe et Sainte-Lucie de Doncaster	L. Plouffe	10	3	12 do	138 00
Sainte-Agnès de Dundee et station de chemin de fer...............	T. Rowley	½	6	6 do (au 30 sept. '93)..	24 00
Sainte-Agnès de Dundee et station de chemin de fer...........	D. C. Dinneen .	¾	6	6 do du do ..	40 00
Saint-Aimé et Saint-Hyacinthe....	C. Dannais.....	23½	6	12 do	700 00
Saint-Alexandre d'Iberville et station de chemin de fer	J. Boudreau....	1	12	12 do	60 00
Sainte-Angèle de Monnoir et station de chemin de fer....	B. Loiselle......	43	12	9 do (au 31 déc. '93)..	36 00
Sainte-Angèle de Monnoir et station station de chemin de fer.........	E. Parent	43	12	3 do du do ..	9 00
Saint-Anicet et station de White...	S. Dupuis	10	6	12 do	300 00
Sainte-Anne de Bellevue et station de chemin de fer.....	A. St. Denis....	1	6	1 do 12 jours (au 30 sept. '93)......	6 30
Sainte-Anne des Plaines et station de chemin de fer.	D. Gaudette....	6 acres.	12	12 do	32 00
Saint-Antoine et Saint-Denis......	A. Lacroix	1	6	12 do	70 00
Saint-Athanase et stat. de ch. de fer.	H. Malhiot.....	⅓	24	9 do (au 31 déc. '93).	112 50
Saint-Augustin et stat. de ch. de fer.	P. Beauchamp..	1¼	6	12 do	75 00
Sainte-Barbe et Saint-Stanislas de Kotska.	O. Marchand ...	4½	3	12 do	75 00
Saint-Bazile le Grand et station de chemin de fer	E. Lalumière...	1/7	6	12 do	40 00
Sainte-Brigide et station de chemin fer (C. P.)	J. Donnelly.....	2	6	12 do	110 00
St-Brunoet Ste-Julie de Verchères..	A. Hebert	6	6	12 do	170 00
Saint-Césaire et stat. de ch. de fer..	F. Garceau	⅓	12	12 do	50 00
Saint-Charles et Saint-Marc........	H. Desjourdin..	¼	7	12 do	60 00
Saint-Clet et station de ch. de fer..	M. Berner......	1/5	12	12 do	40 00
Saint-Clet et Sainte-Marthe........	A. Devoyan	6½	6	12 do	200 00
Saint-Colombin et Ste-Scholastique.	M. J. Phelan ...	14	6	12 do	380 00
Saint-Constant et stat. de ch. de fer.	O. Robert	⅓	12	12 do	48 00
Sainte-Cunégonde et station de chemin de fer	G. N. Ducharme	1/5	24	12 do	100 00
Saint-Damase et Saint-Hyacinthe..	J. B. Desprès...	7½	6	3 do (au 30 juin '93)..	58 75
do do ..	J. Dupont	7½	6	9 do du do .	187 50
Saint-Dominique et St-Hyacinthe..	R. Paradis	5¾	6	12 do	220 00
Saint-Dominique des Cèdres et station de chemin de fer......	S. Trottier......	2	3	12 do	42 50
Saint-Dominique Station et station de chemin de fer	do	1/10	12	12 do	4 00
Saint-Edouard et Saint-Michel de Napierville..	E. Hamelin	4½	6	9 do (au 31 déc. '93)..	88 50
Saint-Edouard et Saint-Michel de Napierville......	J. Lanctot......	4½	6	3 do du do ..	45 00
Saint-Elzéar de Laval et Jonction de Saint-Martin.	J. Paré.........	1½	2	12 do	25 00
Saint-Ephrem d'Upton et Sainte-Hélène de Bagot...	A. Masse.	7	6	3 do (au 30 juin '93)..	31 00
Saint-Eugène, station de chemin de fer de, et Saint-Nazaire.........	J. Collard	3½	6	1 do 14 jours (du 15 février '94	12 50
Saint-Eustache et stat. de ch. de fer.	J. M. Goulet....	6 acres.	12	9 do (au 31 déc. '93)..	36 00
do do ..	P. Gauthier.....	6 do	12	3 do du do ..	12 50
Saint-Eustache et St-Joseph du Lac.	J. B. Laurin ...	11	6	12 do	300 00
St-François de Salle et Terrebonne..	C. Gascon.....	¾	6	12 do	60 00
Sainte-Hélène de Bagot et station de ch. de fer du comté de Drummond.	A. Masse.......	9 acres.	12	9 do (du 1er juill. '93).	35 25

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Saint-Henri de Montréal et station de chemin de fer	A.J. Bissonnette	10	36	12 mois	135 00
Saint-Hermas et station de ch. de fer	A. Sauvé	4	6	12 do	90 00
Saint-Hilaire Station et station de chemin de fer	F. Martin	100 vgs.	36	12 do	100 00
Saint-Hilaire Station et Sorel	S. et J. Valois	33	6	12 do	1,050 00
Saint-Hilaire Station et Saint-Jean-Baptiste de Rouville	A. Saurette	5	6	12 do	123 00
Saint-Hippolyte et Shawbridge	A. Morin	$5\frac{3}{4}$	3	9 do (du 1er juill. '93)	66 75
Saint-Hubert et station de ch. de fer	F. Robert	$\frac{1}{2}$	7	12 do	70 00
Saint-Hugues et Saint Hyacinthe	A. Dannais	14	6	12 do	475 00
Saint-Hyacinthe et station de chemin de fer	A. Dubé	$\frac{1}{2}$	12	9 do (du 1er juill. '93)	37 60
Saint-Hyacinthe et Saint-Thomas d'Aquin	A. Girouard	6	2	12 do	60 00
Saint-Isidore de Laprairie et station de chemin de fer	J. Primeau	$\frac{2}{3}$	12	12 do	72 00
Saint-Isidore Junction et station de chemin de fer	F. Baillargeon	17 vgs.	12	12 do	22 75
Saint-Jacques le Mineur et Saint-Philippe de Laprairie	E. F. Poirier	5	6	3 do (au 30 juin '93)	45 00
Saint-Jacques le Mineur et Saint-Philippe de Laprairie	E. Boutin	5	6	9 do du do	135 00
Saint-Janvier et station de ch. de fer	J. Desroches	$\frac{4}{5}$	12	12 do	36 00
Saint-Jérôme et station de ch. de fer	E. Marchand	$\frac{1}{3}$	18	12 do	78 00
Saint-Jean et stations de chemins de fer (C.P. et C.Vt.)	W. Moore	$\frac{2}{3}$ et $\frac{1}{3}$	12, 24	12 do	269 84
Saint-Jean et Saint-Luc	M. Marsan	6	3	12 do	80 00
Saint-Jean et Sabrevois	A. M. White	$8\frac{1}{2}$	6	6 do (au 30 sept. '93)	94 00
do do	do	$8\frac{1}{2}$	6	6 do du do	125 00
Saint-Lambert et stat. de ch. de fer	D. O. Davies	$\frac{1}{2}$	12	12 do	36 00
Saint-Laurent et station de ch. de fer	J. I. Le Cavalier	$\frac{1}{6}$	6	12 do	40 00
Saint-Lazare de Vaudreuil et station de chemin de fer	J. Besner	2	6	12 do	75 00
Saint-Louis de Gonzague et station de Saint-Timothée	J. David	4	6	12 do	135 00
Saint-Louis Station et station de chemin de fer	A. Lalonde	50 vgs.	12	12 do	20 00
Sainte-Madeleine et st. de ch. de fer.	J. D. Rainville	18	12	12 do	50 00
Sainte-Marie de Monnoir et station de chemin de fer	P. Benoit	$\frac{1}{2}$	12	12 do	49 00
Saint-Martin Junction et station de chemin de fer	E. A. Desormeault	15 vgs.	12	12 do	24 00
Sainte Martine et stat. de ch. de fer	G. Marchand	20 acres	18	12 do	105 00
Sainte-Martine Station et station de chemin de fer	J. Beaudreau	6 do	12	12 do	25 00
Sainte-Martine Station et St-Urbain	Z. Bergevin	4	6	12 do	130 00
Saint-Mathias et Village Richelieu.	O. Darche	$3\frac{1}{2}$	6	12 do	140 00
Saint-Michel de Rougemont et station de chemin de fer	A. P. Fontaine	$\frac{7}{16}$	12	12 do	70 00
Sainte-Monique et station de chemin de fer de Saint-Augustin	D. Léonard	2	6	12 do	78 00
Saint-Nazaire d'Acton et Saint-Théodore	M. Lépine	$6\frac{1}{2}$	3	10 do 15 jrs au 15 fév. '94)	70 00
Saint-Philippe de Laprairie et station de chemin de fer	H. C. Larose	6 acres	12	12 do	52 00
Saint-Philippe, station de chemin de fer, et Stonefield	R. Chambers	9	6	12 do	280 00
Sainte-Philomène et st. de ch. de fer.	J. B. D'Amour	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	145 00
Saint-Pie et station de chemin de fer	J. B. Gendron	$\frac{1}{4}$	12	12 do	36 00
Saint-Placide et Sainte-Scolastique.	A. Gratton	$13\frac{1}{2}$	6	12 do	300 00
Saint-Polycarpe et stat. de ch. de fer	L. Lavergne	$\frac{1}{2}$	12	12 do	64 00
Saint-Polycarpe et Saint-Télesphore	do	5	6	12 do	180 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Saint-Rémi et station de ch. de fer.	J. B. Boyer.....	½	24	9 mois (au 31 déc '93)..	103 50
do do ..	C. Boyer.	½	24	3 do du do ..	34 50
Sainte-Rose et station de ch. de fer.	A. P. Belair...	⅘	12	12 do	75 00
Saint-Sauveur et station de chemin de fer de Piedmont..............	E. Aubrey	1½	12	9 do (du 1er juill. '93)	47 00
Sainte-Scholastique et station de chemin de fer....................	A. Gratton.....	⅗	24	12 do	80 00
Sainte-Sophie de la Corne et station de chemin de fer.......	M. Levesque ..	⅕	12	7 do 9 jrs (au 9 déc. '93)...........	33 13
Saint-Stanislas de Kostka et Valleyfield.....	E. Cardinal	9	6	3 do (au 30 juin '93)..	48 75
Sainte-Théodosie et Verchères.	L. N. Handfield	6	3	12 do	78 00
Sainte-Thérèse de Blainville et station de chemin de fer............	N. Boismenu...	40	12	12 do	80 00
Saint-Timothée et stat. de ch. de fer	C. Letourneau..	1¼	12	12 do	98 00
Saint-Valentin et Stottville	W. Hétier......	3	6	12 do	72 00
Saint-Vincent de Paul et station de chemin de fer	L. E. Germain.	20 acres	6 et 12	12 do	62 26
Shawbridge et station de chemin de fer, (C.P.)	W. Bell.........	⅓	12	9 do (du 1er juill.'93).	29 25
Sherrington et station de ch. de fer..	B. Vautrin	2½	6	12 do	115 00
Stayner ville et station de ch. de fer.	H. Paquin	30 vgs.	12	12 do	12 00
Terrebonne et station de ch. de fer.	E. Brière	⅘	12	12 do	90 56
Valleyfield et station de chemin de fer (C.A.)	L. Leduc.	¾	12	12 do	100 00
Valleyfield et station de chemin de fer (G.T.).	do	6 acres.	24	12 do	49 00
Valleyfield et station de chemin de (St-L. et A.)................. ..	do	¾	12	10 do 17 jrs (du 15 mai '93)	63 12
Valleyfield et boîtes aux lettres des rues	D. Pitre	¾	12	12 do	72 00
Valmorin et station de Belisle	C. Ouellette. ...	3½	2	1 do (au 31 juill. '93).	4 33
Valois et station de chemin de fer..	P. G. Valois ...	3 acres.	12	12 do	50 00
Varennes et station de chemin de fer	A. Malo	5 do	12	9 do (du 1er juill. '93)	45 00
Vaudreuil et station de ch. de fer..	E. Gauthier ..	1¼	12	12 do	30 00
Verchères et station de ch. de fer ..	N. Chiconie....	12 acres	12	9 do (du 1er juill. '93)	45 00
Versailles et station de chemin de fer (C.P.)......	T. Lacombe....	¼	12	12 do	54 00
Village Richelieu et station de chemin de fer..........	N.D.D. Bessette	¼	12	12 do	48 00
				Total...	$39,060 68

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Acadie, Acadie Siding et station de chemin de fer	N. Gallant	10	2	4 mois (au 31 juillet '93)	26 67
do do	do	8	2	8 do du do	42 66
Acadie et village St-Jean	C. Daigle	5	1	12 do	26 67
Acadie Siding et station de ch. de f.	P. Gallant	200 vgs.	12	12 do	30 00
Adamsville et station de ch. de fer	J. M. Kennedy	1/16	12	12 do	60 00
Albert et Elgin	J. Garland	26	1	12 do	208 00
Albert et Lumsden	B. W. Fillmore	7	1	12 do	38 00
Albert et Point Wolfe	J. E. Boyle	20	6	12 do	600 00
Albert et station de chem. de fer	R. C. Atkinson	½	12	12 do	75 00
Albert Mines et station de ch. de fer	E. Woodworth	¼	12	12 do	40 00
Aldouane et Richibouctou	P. Richard	8	2	12 do	80 00
Alexanders Point et Lameque	C. Chaisson	3½	3	12 do	61 00
Alexanders Point et phare de Miscou	C. Vibert	26	3	7 do (au 31 oct. '93)	249 36
do do	do	26 et 27	3	5 do du do	184 37
Alexanders Point et Shippigan	E. DeGrace	3	3	12 do	115 00
Alexandrina et Notre-Dame	J. Gueguen	4	1	12 do	19 48
Alison et Moncton	W. T. Jones	9	1	12 do	50 00
Allandale et Poquiock	D. Connelly	6	1	12 do	40 00
Alma et Hastings	J. E. McQuaid	4	1	12 do	26 00
Alma et Sinclair Hill	B. Connor	3	1	12 do	20 00
Ammon et grande route postale	D. E. Wilbur	2½	1	12 do	10 00
Anagance et Corn Hill	E. Stockton	6	2	12 do	65 00
Anagance et Elgin	E. A. Robinson	18	2	12 do	144 00
Anderson et Midgic Station	C. Hicks	9½ et 20½	1	6 do (au 30 sept. '93)	42 50
do do	do	11 et 20½	1	6 do du do	44 62
Andover et Carlingford	R. S. Sloot	4	2	12 do	54 84
Andover et station de ch. de fer	J. A. Perley	1	12	12 do	50 00
Annidale et English Settlement	C. Alcorn	4	2	12 do	49 48
Apohaqui et Case Settlement	G. Z. Parlee	10	1	12 do	85 00
Apohaqui et Erb Settlement	H. E. Sinnot	4 et 9	1	12 do	44 20
Apohaqui, Collina et Pearson	J. Wiles	11, 14 et 17	3 et 2	3 do (au 30 juin '93)	68 25
Apohaqui, Millstream, Collina et Pearson's	do	6, 11, 14 et 17	6,3 et 2	9 do (du 1er juill. '93)	292 50
Apohaqui et station de ch. de fer	J. A. Sinnot	100 vgs.	12	12 do	62 60
Aristook Portage et California	D. Murchison	2	1	12 do	32 00
Armstrong et Waterford	D. J. Gray	8	1	12 do	45 68
Armstrong's Brook, Jacquet River et station de ch. de fer	W. Barclay, sen.	1	2	3 do (au 30 juin '93)	12 50
do do	do	1 et 2	6 et 12	6 do (du 31 déc. '93)	70 00
Armstrong's Brook, Jacquet River, Durhamville et stat. de ch. de fer	do	¼, 1 et 2¼	6 et 12	3 do (du 1er janv. '94)	52 50
Armstrong's Brook et Jacquet River	do	2	6	2 do (au 30 juin '93)	15 00
Armstrong's Brook et River Louison	do	3	6	1 do (au 30 avril '93)	14 58
Armstrong's Corner et Round Hill	A. Graham	20	2	12 do	168 00
Aroostook Junction et station de ch. de fer	D. R. Hopkins	⅛	12	12 do	50 00
Avery's Portage et station de ch. de fer	M. McCoombs	1	12	3 do (du 1er janv. '94)	10 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Back Bay et St-George	A. J. Seelye	13½	3	12 moiss	274 88
Baie Verte et ch. de Baie Verte	A. F. Copp	4	2	12 do	40 00
Baie Verte et stat. de ch. de fer	G. W. Wells	½	12	12 do	60 00
Bairdsville et Beaconsfield	H. Baird	11	1	12 do	55 00
Barnaby River et stat. de ch. de fer	T. Dalton	1/16	12	12 do	35 00
Barnaby River et Semiwagan Ridge	M. Meagher	4	1	12 do	30 00
Bartibog et Chatham	J. Doyle	12	1	12 do	60 00
Bartlett's Mills et stat. de ch. de fer.	J. Bartlett	¼	6	12 do	90 00
Bass River et South Branch	J. A. Campbell	16	3	6 do (au 30 sept. '93).	134 50
do do	J. B. Miller	16	3	6 do du do	123 50
Basswood Ridge et St-Stephen	J. T. Whitlock	20 et 10	1	6 do (du 1er oct. '93)	60 00
Bath, Johnville et Kilfoil	H. McGuire	10 et 3½	3 et 2	12 do	129 20
Bath et station de ch. de fer	T. Bohan	½	12	12 do	100 00
Bathurst et station de ch. de fer	J. Sivewright	2	24	12 do	225 52
Bathurst Village et Robertville	J. Nicol	10½	1	12 do	54 24
Bathurst Village et Tetegouche River (S)	A. Branch	10 et 8	1	12 do	39 48
Bathurst Village et Youghall	A. Anderson	5	3	12 do	50 00
Bay du Vin et Chatham	T. White	25½	2	12 do	250 00
Bay du Vin et Point Escuminac	P. Nolan	20	2	12 do	220 00
Bay du Vin Mills et Bay du Vin Supérieure	W. Dickson	5	1	12 do	40 00
Bayfield et station de ch. de fer	F. Harper	1½	6	12 do	75 00
Bayside et St-Andrews	J. Richardson	7	2	12 do	100 00
Bear Island et Scotch Lake	J. Elliott	4	1	3 do (au 30 juin '93)	7 37
Baufort et Bristol	J. Boyer	20	3	12 do	306 00
Beaver Dam et Rusagornis	W. Haining	5	1	12 do	26 00
Beaver Harbour et Black's Harbour	E. W. Cross	3	1	12 do	50 00
Beaver Harbour et Pennfield Ridge	F. Eldridge	7½	3	12 do	175 00
Beechwood, Mineral et station de ch. de fer	A. J. Kearney	5 et ⅛	1 et 2	9 do (du 1er juill. '93)	52 50
Belledune et Belledune River	P. Lannon	4	3	3 do (au 30 juin '93)	17 43
Belledune et station de ch. de fer	do	1	12	3 do (au 30 juin '93)	19 75
Belledune, Belledune River et station de ch. de fer	do	1 et 4	3 et 12	9 do (du 1er juill. '93)	111 57
Belleisle Creek et Norton Station	J. M. Huggard	7	2	6 do (au 30 sept. '93).	28 50
do do	J. E. Hickson	7	2	6 do du do	34 50
Belliveau Village et St-Joseph	S. Bourgeois	7	2	12 do	85 00
Belyea's Cove et Heustis Landing	J. B. Mott	3	2	12 do	39 00
Benton et station de ch. de fer	G. Murray	50 vgs.	12	12 do	20 00
Benton et Speerville	W. Speer	5	2	12 do	65 00
Beresford et station de ch. de fer	J. Aube	100 vgs.	6	12 do	35 00
Biggar Ridge et Foreston	W. H. Staten	4	1	12 do	29 00
Black Brook et Chatham	P. L. Manderson	6	4	12 do	175 00
Black Lands et River Charlo	W. Cook	3	3	12 do	38 00
Black Point et station de ch. de fer	S. Laughlan	1	6	12 do	37 48
Black Rock et Three Brooks	L. Reid	1½	2	12 do	25 00
Blackville et Coughlan	D. A. Coughlan	4	1	12 do	26 00
Blackville et station de ch. de fer	J. Duncan	1	12	3 do (du 1er janv. '94)	16 25
Blackville et Shinnickburn	W. T. Underhill	18	1	12 do	120 00
Blackville et Underhill	do	2	3	12 do	52 00
Blair Athol et Dalhousie	W. Wright	18	1	12 do	104 80
Blakely et Enniskillen Station	J. Blakely	3	2	12 do	45 00
Blissfield et station de ch. de fer	J. Robinson	1½	6	3 do (du 1er janv. '94)	12 50
Bloomfield et station de ch. de fer	N. Wetmore	¾	12	12 do	56 00
Bloomfield Ridge et Boiestown	T. McDonald	16	1	12 do	66 48
Bloomfield Ridge et Hayesville	R. Hinchey	2	1	12 do	19 00
Bloomfield Station et Central Norton	N. Wetmore	3½	3	12 do	59 40
Bloomfield Station et station de chemin de fer	J. E. Titus	1/16	12	12 do	20 00
Bocabec et St-Andrews	F. Foster	9	3	12 do	139 00
Boiestown et Parker's Ridge	J. W. Parker	5	1	12 do	25 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Boiestown et station de ch. de fer..	W. A. Campbell.	½	12	3 mois (du 1er janv. '94)	7 00
Bon Accord et Kincardine	D. Burns.	5	2	12 do	80 00
Bonny River Station et Elmcroft...	G. F. Williams .	6	1	12 do	45 00
Bonny River Station et station de chemin de fer....	G. Matheson ...	¼	12	9 do (au 31 déc. '93)..	37 50
do do ..	J. P. Sullivan ..	¼	12	3 do du do	12 50
Boundary Creek et station de chemin de fer....................	R. B. C. Weldon	½	12	12 do	30 00
Boundary Creek et Steeves Mountain........	do ..	3½	1	12 do	38 00
Bourgeois, Grandique et Poirier....	R. Poirier	4 et 2	1 et 3	12 do	90 00
Breadalbane et station de chemin de fer de New Mills	A. McNair . ..	1	12	3 do (au 30 juin '93)..	12 50
do do ..	D. Nichol	1	12	9 do du do ..	37 50
Brigg's Corner et Sheffield	J. McKay......	39	2	12 do	340 00
Bristol et station de chemin de fer..	J. J. Hayward..	½	12	12 do	45 00
Brownesville et Stewarton	A. Stewart	5	1	12 do	16 00
Buctouche, Coates Mills et McLaughlan Road........	W. Hyslop	19,30¼,15	2 en 3	12 do	235 00
Buctouche et Richibouctou...... ..	A. Hannagan...	18	3	12 do	200 00
Buctouche et Saint-Edouard.......	L. Sawyer.	6½	1	12 do	35 00
Buctouche et Saint-Jean-Baptiste..	M. McLaughlan.	1½	6	12 do	65 00
Buctouche et Shediac	J. D. Weldon...	22	6	12 do	494 00
Bull Moose Hill et Springfield.....	W. E. Benson...	5	1	12 do	24 00
Bumfrau, Mineral et station de chemin de fer	A. J. Kearney..	5 et ⅛	1 et 12	3 do (au 30 juin '93)..	17 50
Burnt Church et Church Point.....	G. McKnight...	4	3	3 do (au 30 juin '93)..	10 00
Burtt's Corner, Dorn Ridge et station de chemin de fer..........	E. Burtt	¼ et 5	2 et 12	12 do	61 00
Butternut Ridge et Carsonville	C. I. Keith......	15	1	12 do	93 00
Butternut Ridge, New-Canaan et Forks......	A. Perry	12 et 3	2 et 1	6 do (au 30 sept. '93)..	64 00
do do ..	do	12 et 3	2 et 1	6 do du do ..	39 00
Butternut Ridge et station de chemin de fer.....................	H. H. Keith ...	¼	6	12 do	20 00
Caledonia, Turtle Creek et station de chemin de fer.	G. D. Reid. ..	17 et ¼	2	9 do (au 31 déc. '93)..	73 47
do do do ..	S. Berry...... ...	17 et ¼	2	3 do du do ..	31 25
Calhoun et station de chemin de fer.	J. B. Calhoun ..	½	12	12 do	25 00
Cameron's Mills et Saint-Louis de Kent.........	H. Landry......	10	2	12 do	60 00
Campbell Settlement et Lower Southampton....................	S. H. Stairs ...	8½	2	12 do	70 48
Campbellton et station de ch. de fer.	G. Cumming....	1	30	12 do	250 00
Canaan Station et stat. de ch. de fer.	J. J. Bernard...	⅛	12	12 do	20 00
Canaan Station et Sweenyville	E. Budd.........	8 et 12	2	12 do	65 00
Canobie et Clifton	W. Glendinning.	3	1	12 do	24 00
Canterbury et Fredericton	J. Phillips	51	3	12 do	625 00
Canterbury et Porton	F. O. Porter....	6	1	12 do	30 00
Canterbury et Woodstock	G. W. Porter...	12	6	12 do	280 00
Canterbury Station et North Lake..	H. Falconer	22	2	12 do	230 00
Canterbury Station et station de chemin de fer.........	J. S. Law	100 vgs.	12	12 do	50 00
Cape de Moiselle Creek et station de chemin de fer.......	J. Wilson . .	1/16	12	12 do	25 00
Cape Spear et station de ch. de fer.	A. Seamon.	5	2	12 do	41 60
Cape Tormentine et Ice Boat House	J. B. Allen. ...	... ...		Saison de 1894...	77 00
Cape Tormentine et station de chemin de fer	J. R. Barry.....	200 vgs.	12	12 mois	15 00
Caraquet et Lower Caraquet.......	A. Lantaigne...	5	3	12 do	40 62
Caraquet et Saint-Simond...... ...	J.R. Leboutillier	9	1	12 do	30 00
Caraquet et Tracadie....	P. Theriault....	22	6	12 do	344 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Carleton et Saint-Jean	T. M. Burns	1	35	12 mois	124 00
Carleton et boîtes aux lettres	J. A. Kindred	1¼	12	12 do	103 00
Carlisle et Cloverdale	N. L. Shaw	4	1	12 do	30 00
Carlisle et Lower Windsor	W. O. Belyea	2	3	12 do	45 00
Caron Brook et Lake Baker	F. Daigle	6	1	11 do (du 1er mai '93)	45 83
Carroll's Crossing et station de chemin de fer	M. O'Donnell	20 vgs.	12	3 do (du 1er janv. '94)	3 00
Central Blissville et Fredericton Junction	J. Shehan	4	2	12 do	55 00
Central Hampstead et Hibernia	W. J. Cheyne	3	2	12 do	40 00
Centreville et station de ch. de fer	I. N. Boyer	5	6	12 do	137 00
Centreville, Tracey Mills et Greenfield	W. H. Lewis	2, 14 et 6	3 et 2	12 do	130 00
Chambers Settlement et Foster's Croft	T. Morrisey	5	1	12 do	29 00
Chambord et Grand Falls	G. Poitras	4 et 6	1	12 do	48 00
Chance Harbour, Lepreaux et Little Lepreaux	A. Hope	19 et 14	2 et 6	12 do	180 00
Charleston et Middle Simonds	M. Mulheron	11	1	12 do	50 00
Charlo Station et Upper Charlo	P. Laviolette	2½	6	3 do (au 30 juin '93)	13 50
do do	do	2½	6	9 do du do	48 00
Chatham et Douglasfield	T. King	5	1	12 do	25 00
Chatham et Kouchibouguac	R. McNaugton	26	2	12 do	218 00
Chatham et boîtes aux lettres	R. B. Adams	⅛	12	12 do	62 60
Chatham et station de ch. de fer	A. S. Ullock	1	24	3 do (au 30 juin '93)	50 00
do do	do	1	24	9 do du do	223 50
do do	T. Fitzpatrick	1	12	3 do (du 1er janv. '94)	20 00
Chatham et Tracadie	J. C. Coughlan	52	6	3 do (au 30 juin '93)	316 25
do do	do	55	6	9 do du do	1,004 25
Chelmsford et station de ch. de fer	G. Harper	¼	12	3 do (du 1er janv. '94)	12 50
Chipman et Harley Road	J. D. Brown	5	1	12 do	46 25
Chipman et Weldford	L. J. Wathen	40	1	12 do	192 00
Church Hill et River View	A. Bayley	2	2	12 do	40 00
Clarendon et Gaspereaux Station	W. H. Jones	6	2	12 do	59 00
Clarendon Station et station de chemin de fer	G. S. Lacey	½	6	12 do	40 00
Clifton et Grey's Mills	J. Rodgers	10	6	12 do	244 00
Clifton et Land's End	O. M. Flewelling	22	2	12 do	272 80
Clinch's Mills et Gooseberry Cove	J. Ferguson	4	2	12 do	65 00
Clinch's Mills et Little Musquash	G. Wayne	5	1	12 do	40 00
Clinch's Mills et traverse de ch. de f.	C. F. Clinch	⅛	12	12 do	26 00
Clover Hill et Sussex Vale	J. McLaughlan	15½	2	12 do	135 00
Coal Branch Station et station de chemin de fer	J. T. Swift	100 vgs.	12	12 do	40 00
Coal Creek et Coal Mines	J. Brown	4	2	12 do	44 00
Coal Creek et Upper Coal Creek	M. E. Weaver	4	1	12 do	25 00
Cocagne et Cocagne Cape	A. Bourgeois	4	1	12 do	25 00
Cocagne et Notre-Dame	E. Bilodeau	6	2	12 do	75 00
Coldbrook et station de ch. de fer	E. Ryder	⅛	12	6 do (au 30 sept. '96)	15 00
do do	J. J. O'Neil	⅛	12	6 do du do	15 00
Cole's Island et Narrows	J. Cole	12	3	12 do	200 00
Cole's Island et New-Canaan	M. Starkey	23	1	12 do	100 00
College Bridge et stat. de ch. de fer	D. F. Richard	½	12	12 do	75 00
Collina et Springfield	J. Kellier	14 et 10	1	12 do	52 00
Cork Station et station de ch. de fer	W. Murphy	⅛	3	12 do	16 00
Cormier's Cove et Saint-Joseph	D. A. Cormier	2	2	12 do	32 00
Cormierville et Thomas Gallants	L. Leblanc	2	2	12 do	30 00
Corn Hill et Petitcodiac	W. W. Price	11 et 7	1	12 do	40 00
Cox's Point et Cumberland Bay	T. H. Branscombe	5	1	12 do	20 80
Cross Creek et Green Hill	E. Humble	4	1	12 do	32 00
Cummings Cove et Fairhaven	C. Green	3	3 (é.) et 2 (h.)	12 do	30 00
Curryville et station de ch. de fer	J. A. Beaumont	⅛	12	12 do	35 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Dalhousie et Point LaNim	P. Stewart	3	3	12 mois	45 00
Dalhousie et station de ch. de fer	H. A. Johnson	¼	24	12 do	250 40
Dalhousie et quai	do	¼	2	Saison de 1893	39 50
Dalhousie Junction et station de chemin de fer	W. Jamieson	½	12	12 mois	52 00
Dawson Settlement et Hillsborough	I. S. Jonah	8	2	9 do (au 31 déc. '93)	62 25
do do	E. Dawson	8	2	3 do du do	20 50
Debec et station de chemin de fer	A. Harron	¼	12	12 do	36 00
Derby et station de chemin de fer	T. Parker	¼	12	12 do	60 00
Doaktown et station de ch. de fer	F. D. Swim	1/16	12	3 do (du 1er janv. '94)	6 25
Doaktown et Shinnickburn	J. McDuff	18	1	12 do	100 00
Donegal, Waterford et Sussex Vale	F. C. Buchanan	10 et 8	1 et 3	12 do	241 56
Dorchester et Fairview	A. Crossman	3½	1	6 do (au 30 sept. '93)	13 00
do do	do	3½	1	6 do du do	18 20
Dorchester et Middleton	A. Chapman	2	6	12 do	55 00
Dorchester et station de ch. de fer	S. W. Tingley	½	30	12 do	400 00
Dorchester et Rockport	J. Read	12	3é. 2h.	3 do (au 30 juin '93)	39 75
do do	E. Lockhart	12	3é. 2h.	9 do du do	111 75
Dorchester et Woodhurst	B. Card	5	1	12 do	25 00
Dorchester Crossing et station de chemin de fer	P. L. Belliveau	¼	2	12 do	12 00
Dorchester Crossing et Scadouc	P. S. Pellerain	2½	1	12 do	15 00
Douglas et station de ch. de fer	E. Currie	100 vgs.	3	12 do	30 00
Douglastown et Newcastle	R. H. Gremley	5	6	12 do	125 00
Dover et Moncton	J. W. Beatty	15	3	12 do	133 32
Downeyville, Hatfield Point et Springfield	W. Kellier	3 et 11	4 et 2	12 do	101 80
Downeyville et Tooleton	V. Vanwart	11 et 3	4	12 do	71 00
Doyles Brook et stat. de ch. de fer	J. Gratten	4½	3	3 do (du 1er janv. '94)	18 75
Doyle Settlement et Rivière Louison	T. Hayes, jeune	3	2	2 do (au 31 mai '93)	5 33
Doyle Settlement, Lorne et Rivière Louison	T. Hayes	3 et 7	1 et 2	10 do (du 1er juin '93)	51 67
Dumbarton Station et station de chemin de fer	W. Saunders	1/16	6	12 do	30 00
Dundee et Shannon Vale	W. Wright	5	1	12 do	26 00
Dungiven et Memramcook	E. W. Toole	4	1	12 do	25 00
Dunphy et Morehouse	J. Morehouse	3	1	12 do	25 00
Dunphy et station de ch. de fer	J. E. Dunphy	2	6	3 do (du 1er janv. '94)	22 50
Durham Bridge et stat. de ch. de fer	R. Abernethy	½	12	3 do (du 1er janv. '94)	7 50
Edmundston et Grand Falls	M. Hartt	37	6	12 do	1,495 00
Edmundston et Upper Madawaska, Me	D. Sirois	3	6	12 do	24 00
Eel River Crossing et station de chemin de fer	D. Cook	1/16	12	12 do	50 00
Elgin et Prosser Brook	H. H. Horsman	13	2	12 do	120 00
Elgin et traverse de ch. de fer	J. D. Steeves	½	6	12 do	39 88
Ellenstown et Millerton	D. Sauntry	3	1	12 do	25 00
Elmsville et station de ch. de fer	J. H. Dyer	1/8	6	12 do	40 00
Emigrant Road et stat. de ch. de fer	M. Mulrine	1½	3	12 do	30 00
Ennishore et Grand Falls	C. O'Regan	3½	1	12 do	30 00
Enniskillen Station et station de chemin de fer	B. McAloon	¼	6	12 do	28 00
Exmore et Red Bank	F. Murphy	3	1	12 do	30 00
Fairville et station de ch. de fer	C. F. Tilton	⅛	18	12 do	75 00
Fenwick et McKnight	J. R. Gamblin, j.	1½	2	12 do	15 00
Fenwick et Sheba	A. Simpson	4½	2	12 do	33 00
Ferguson's Point et grande route postale	W. Ferguson	¾	6	12 do	40 00
Ferndale et Hillside	B. Colwell	2	1	12 do	20 00
Flatlands et station de ch. de fer	J. Steeves	⅛	6	12 do	50 00
Florenceville et station de ch. de fer	E. McMullin	1	12	12 do	185 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Florenceville East, Oakland et Riverbank	I. N. Boyer	4 et 2½	3 et 2	10 mois (au 31 janv. '94).	68 33
do do	D. Semple	4 et 2½	3 et 2	2 do du do	13 67
Flume Ridge, Harvey Station et Magaguadavic	J. Moffit	6 et 18	2 et 1	12 do	156 00
Foley Brook et Salmonhurst	J. Poulson	5	2	12 do	50 00
Forest Hill et grande route postale	J. W. Gifford	4	2	11 do (du 1er mai '93).	18 33
Forks et Ida	S. S. Clark	5	1	12 do	45 00
Foster's Cove et Trousers Lake	W. Inman			Service spécial	20 00
Four Falls et Ortonville	D. Murchison	11	1	12 mois	75 00
Four Roads et Inkerman	M. Gibbs	3½	2	12 do	35 00
Fox Creek et Moncton	A. Bourque	12	3	12 do	99 96
Frédéricton et Hanwell	J. Currie	10	1	12 do	54 00
Frédéricton et boîtes aux lettres	H. J. Phair	3½	12	9 do (au 31 déc. '93)	131 25
do do	do	3⅔	12	3 do du do	47 91
Frédéricton et Lower St. Mary	T. B. Dunphy	6	2	9 do (au 31 déc. '93)	67 50
do do	H. J. Phair	6	2	3 do du do	22 50
Frédéricton et Marysville	T. Miles	4	6	12 do	149 00
Frédéricton et Nasonworth	S. K. Nason	9½	1	6 do (au 30 sept. '93)	26 00
do do	M. A. Nason	9½	1	6 do du do	26 00
Frédéricton et station de ch. de fer	P. D. McKenzie	½	24	9 do (au 31 déc. '93)	175 50
Frédéricton et station de chemin de fer (côté est)	do	¼	12	9 do (au 31 déc. '93)	48 75
do do	do	½	60	3 do (du 1er janv. '94).	73 12
do do (C.E.)	do	½	12	3 do (du 1er janv. '94).	15 00
Frédéricton et traverse Ste-Marie	M. W. Ryan	¾ et 1	12	12 do	106 64
Frédéricton et Tay Mills	R. H. Rainsford	27	1	12 do	220 00
Frédéricton et Wisely	do	4	2	12 do	60 00
Frédéricton Junction et station de chemin de fer	J. Shehan	25 vgs.	24	12 do	40 00
French Village et stat. de ch. de fer	C. Stephenson	4	2	12 do	50 00
Gagetown et embouchure de Nerepis	W. H. Bulyea	44	3	12 do	624 00
Gagetown et Narrows	F. E. Wilson	19	3	12 do	280 00
Gagetown et Upper Gagetown	G. W. Allingham	8	3	12 do	90 00
Gagetown et Welsford	H. Queen	28	3	12 do	400 00
Gagetown et White's Cove	W. Hamilton	13	3	12 do	250 00
Gaspereaux Station et station de chemin de f.r	J. Mooney	1	6	12 do	60 00
Gaythorne et Tabusintac	E. McCullum	4	1	12 do	30 00
Gibson et station de chemin de fer	T. Hoben	⅓	12	3 do (du 1er janv. '94).	10 00
Gilks et station de chemin de fer	J. Robinson	1/16	12	3 do (du 1er janv. '94).	6 25
Gillespie et Grand Falls Portage	J. McCallum	2	1	12 do	40 00
Gladstone et Kintore	T. Watt	9	3	12 do	156 00
Glassville et Rutherglen	R. Scott	4	3	12 do	45 00
Golden Ridge et Knowlesville	G. Campbell	6	1	12 do	34 00
Goose Creek et Shepody Road	J. Prescott	13	1	12 do	60 00
Gouldville et Memramcook	J. F. Richard	2½	2	12 do	40 00
Grafton et Woodstock	A. G. B. Stone	1½	6	12 do	60 00
Grainfield et North Renous	M. Hayes	4	1	12 do	50 00
Grande Anse et Mizonette	S. Theriault	8	2é. 1h.	12 do	75 00
Grand Bay et station de ch. de fer	D. Hamm	⅛	6	12 do	24 00
Grand Falls et station de ch. de fer	J. J. Kelly	½	12	12 do	75 00
Grand Falls et Undine	F. Petit	16 et 11	2	12 do	135 87
Grand Falls et Woodstock	J. A. Perley	74	6	12 do	2,700 00
Grand Harbour et Whitehead	J. Young	6	2 et 1	12 do	75 00
Grand Manan et Seal Cove	W. N. McLean	12	3 et 2	12 do	98 00
Grattan et Upper Neguac	P. Grattan	3⅓	2	12 do	40 00
Great Shemogue et Little Cape	J. S. Leger	4	1	12 do	25 00
Great Shemogue et Shediac	L. D. Boudreau	24	6	12 do	499 48
Green Point et Petit Rocher	J. Morrison	3½	1	12 do	40 00
Halcomb et Lyttleton	W. H. Somers	5	1	12 do	48 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Hammond Vale et Shepody Road...	W. Fowler......	12	1	12 mois	104 00
Hampstead et Wickham...........	I. S. Van Wart.	2	2	12 do	40 00
Hampton et Ossekeag.............	A. Smith.......	1	6	12 do	60 00
Hampton et Urquharts.......	J. McLauchlan..	13	2	12 do	130 00
Hardingville et Quaco Road........	F. J. Johnston..	4	1	12 do	29 00
Harewood et Salisbury	N. Wilson, jeune	13	1	6 do (au 30 sept. '93)..	23 40
do do ...	G. R. Price.....	13	1	6 do du do ..	19 94
Harrisville et Lewisville...........	C. F. Vincent...	3	2	12 do	20 00
Hartland et Knowlesville..........	W. S. Henderson	20	3	12 do	295 00
Hartland et station de ch. de fer...	A. M. Nevers...	$\frac{1}{8}$	12	12 do	60 00
Harvey et Midway	R. Smith. . .	$3\frac{1}{2}$	1	12 do	18 00
Harvey et station de chemin de fer.	L. F. West. ...	$1\frac{1}{2}$	6	12 do	130 00
Harvey et Waterside.	R. Mulligan...	12	6	3 do (au 30 juin '93)..	80 18
do do	S. C. Stevens...	$12\frac{1}{10}$	6	9 do du do ..	243 46
Harvey Station et stat. de ch. de fer.	D. Glendinning.	50 vgs.	12	12 do	40 00
Harvey Station et Yoho...........	R. Coffey.... .	8	1	12 do	48 00
Hatfield Point et Jones' Corners...	M. Lunn	7	1	12 do	31 48
Hatfield Point et West Scotch Settlement....	W. A. S. Perkins	4	1	12 do	22 00
Head of Millstream et Perry Settlement....	B. B. Hayes ...	5	1	12 do	30 00
Head of Millstream et Sussex Vale..	do	19	2	7 do (au 31 oct. '93)...	102 08
Head of Millstream, Miller's Brook et Sussex Vale	do	19et24	2 et 1	5 do	85 41
Head of Tide et stat. de ch. de fer..	H. C. Gillis.....	$\frac{1}{16}$	6	12 do	80 00
Head of Tide et Robinsonville.....	D. Duncan.. ...	20	1	12 do	104 00
Heron Island et New Mills..	W. Maxwell....	3	1	12 do	36 00
Hillsborough et Lower Cape........	H. Killam	9	6	9 do (au 31 déc. '93)..	133 50
do do	T. Ross...	9	6	3 do du do ..	44 50
Hillsborough et stat. de ch. de fer..	R. E. Steeves...	$\frac{1}{6}$	12	12 do	80 00
Hillsborough et Rosevale..........	W. J. Bazley...	13	3	12 do	132 00
Hillsdale et Mackville.............	M. McIntyre...	3	1	12 do	30 00
Hillsdale et Sussex Vale...........	W. Buchanan...	17	3	12 do	237 00
Hopewell Cape et stat. de ch. de fer.	W. E. Calhoun..	$3\frac{1}{2}$	6	12 do	109 20
Hopewell Hill, Hopewell et station de chemin de fer........	W. L. Peck.....	$18\frac{1}{4}$	6 et 12	12 do	68 00
Hopewell Hill et Memel...........	W. Hunt......	7 et 5	1	12 do	37 00
Hopper et Salisbury...............	J. McGee......	18	1	12 do	82 00
Hoyt Station et Juvenile Settlement.	E. Mersereau...	12et9	2	12 do	150 00
Hoyt Station et station de ch. de fer.	A. W. Mersereau	$\frac{1}{2}$	12	12 do	70 00
Indian Mountain et Moncton.... .	W.B.Madderson	14	1	12 do	74 48
Indiantown et Saint-Jean..........	D. O'Connell ...	2	12	12 do	216 00
Inkerman et station de ch. de fer ..	W. Gibbs.......	3	6	12 do	45 00
Irishtown et Shediac	C. Sullivan.	20	1	12 do	126 00
Jenkins et Thornetown......... .	M. B. Perry....	2	3	12 do	38 00
Jolicure, Westmoreland Point et station de chemin de fer	C. Wry.........	7 et 1	6 et 12	12 do	225 00
Jordan Mountain et Newtown	E. Marr........	4	1	12 do	28 00
Keats et Petitcodiac.	R. F. Keith. ...	7	3	12 do	117 00
Kerry et New Ireland Road	J. Garland......	5	1	12 do	49 48
Keswick Ridge, Mouth of Keswick et Upper Haynesville...	J. Harrigan. ..	$24\frac{1}{2}$ et 26	1 et 2	2 do (au 31 mai '93)...	47 16
do do ..	do ...	$24\frac{1}{2}$ et 26	1 et 2	1 do (au 30 juin '93)..	24 92
do do ..	do	26 et 32	1 et 2	1 do 15 jours (au 15 août '93)......	40 50
Keswick Ridge, Mouth of Keswick, Upper Haynesvillle et Upper Keswick Ridge............	do	26 et 32	. ..	7 do 16 jours (du 15 août '93).. ...	211 78

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Kilburn et Kintore	D. Watt	6	3	12 mois	100 00
Kilburn et station de chemin de fer	R. Kilburn	$\frac{1}{8}$	12	12 do	35 00
Kingsclear et New-Market	J. W. Howard	5	1	12 do	24 00
Kingston et Perry Point	J. Hill	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	40 00
Kingston et station de ch. de fer	E. Harnett	$\frac{1}{2}$	12	12 do	100 00
Kingston et Richibucto Village	P. McCaie	7	2	12 do	44 00
Kingston et Rothesay	S. Cosman	10	6	12 do	449 00
Knoxford et Upper Knoxford	R. Langstaff	4	1	12 do	32 00
Kouchibouguac et Kouchibouguac Beach	J. Potter, jr	9	2	9 do (au 31 déc. '93)	45 00
do do	J. Sullivan	9	2	3 do du do	12 25
Kouchibouguac et Point Sapin	J. Potter, jr	20	1	6 do (au 30 sept. '93)	32 50
do do	J. Sullivan	20	1	6 do du do	32 00
Kouchibouguac et Richibouctou	J. McLane	12	6	12 do	374 00
Lake George et Prince William Station	A. McLean	22	2	12 do	147 00
Lakeview et Narrows	R. Black	3	3	12 do	50 00
Lakeville Corner et Newcastle Creek	G. W. Byno	28	2	12 do	171 00
Landry et Pockmouche	M. Landry	5	1	12 do	23 00
Lawrence Station et station de chemin de fer	J. Taylor	200 vgs.	12	12 do	52 00
Ledge et Saint-Stephen	J. Greene	4	3j. 2s.	12 do	75 00
Legère et Portage River	L. Mauzerall	2	3	12 do	30 00
Lepreaux et Pocologan	S. T. Anderson	10	2	12 do	100 00
Lepreaux et station de ch. de fer	H. P. Reynolds	$\frac{1}{16}$	12	12 do	40 00
Lewis Mountain et Petitcodiac	W. W. Price	12 et $13\frac{1}{4}$	1	12 do	92 80
Lime Hill et Main Post Road	T. Scribner	2	1	12 do	15 00
Limekiln et Stanley	H. Turnbull	2	1	12 do	25 00
Lincoln et Oromocto	A. E. Bulley	4	3	12 do	65 00
Lisson et Markhamville	T. Lisson	$3\frac{1}{2}$	1	2 do (du 1er fév., '94)	3 33
Little Lake et Tracey Station	D. S. Duplisea	11	1	12 do	55 00
Little Salmon River Mills et Shepody Road	J. Hazen	8	1	6 do (au 30 sept. '93)	37 24
Loch Lomond et St. Martins	Fownes et Tabor	20	1	9 do (au 31 déc. '93)	75 00
do do	J. Kennedy	20	1	3 do du do	31 25
Long Beach et Salmon River	J. Wright	2	1	6 do (au 30 sept. '93)	13 00
do do	B. Tufts	2	1	6 do du do	13 00
Long Point et Springfield	E. Kellier	7 et 10	1	6 do (au 30 sept. '93)	19 70
do do	do	7 et 10	2	6 do du do	39 40
Long Settlement et Woodstock	J. J. Williamson	26	2	3 do (au 30 juin '93)	51 22
do do	H. N. Atherton	26	2	9 do du do	153 66
Lower Brighton, Newburgh Junction, Pembroke et Newburgh	D. Downey	3 et 6	6 et 2	12 do	150 00
Lower Nappan et Point au Car	A. Campbell	5	2	12 do	45 48
Lower Southampton et Norton Dale	H. D. Stairs	10	2	12 do	115 00
Lower Turtle Creek et Turtle Creek	G. A. Fillmore	3	1	12 do	15 00
Ludlow et station de chemin de fer	J. Murphy	$\frac{1}{8}$	12	3 do (du 1er janv. '94)	5 00
Lyttleton et Red Bank	E. Somers	5	3	12 do	90 00
McGinley et Memramcook	A. N. Charters	1	3	12 do	50 00
McNamee et station de ch. de fer	E. H. Wilson	$\frac{1}{2}$	12	3 do (du 1er janv. '94)	11 25
McQuade et New-Scotland	J. McQuade	5	1	4 do (du 1er déc. '93)	10 00
Manuel et grande route postale	R. Manuel	$1\frac{1}{4}$	2	12 do	8 00
Maple Green et station de ch. de fer	J. Fraser	1	3	12 do	45 00
Maplehurst, Upper Kent et station de chemin de fer	A. Hawthorne	3 et $\frac{1}{8}$	2 et 12	12 do	120 00
Maple Ridge et Millville	G. Russell	3	1	12 do	30 00
Maplewood et Millville	H. Palmer	5	1	12 do	40 00
Mars Hill et River de Chute	J. B. Porter	5	1	12 do	25 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Maugerville et Upper Maugerville..	P. McCloskey...	5	3	Saison de 1893.	45 00
Marysville et station de ch. de fer..	G. W. Foster...	1/16	12	3 mois (du 1er janv. '94)	7 50
Meadows et station de ch. de fer...	G. F. Beach....	20 vgs.	12	12 do	20 00
Melrose et station de chem. de fer..	B. Corrigan.....	½	6	12 do	26 00
Memramcook et station de ch. de fer	S. C. Charters..	⅛	36	12 do	150 00
Midgic Station et station de ch. de f.	C. Hicks.......	40 vgs.	6	12 do	10 00
Milford et station de chem. de fer..	J. Irvine.......	1½	12	12 do	75 00
Milledgeville et St-Jean	D. O'Connell ...	4	6	12 do	195 00
Millerton et station de chem. de fer	J. C. Miller ...	⅛	12	12 do	40 00
Millstream et Mountain Dale......	W. E. Fenwick.	6 et 7	1	12 do	65 00
Millstream et Mount Hebron......	G. D. Fenwick..	5	1	12 do	43 68
Milltown et St-Stephen...........	Keys Bros	2	12	12 do	148 48
Milltown et Upper Mills..	J. W. Heaton...	3	1	12 do	48 00
Millville et station de chem. de fer.	S. A. Jones.....	⅛	12	12 do	25 00
Mineral et Oaktown...............	J. Watson......	3½	1	12 do	30 00
Miscou Harbour et Wilson's Point.	P. Wilson	6	2 et 1.	12 do	55 00
Mispec et St-Jean....	D. O'Connell....	9	1	12 do	59 75
Moncton et O'Neil................	R. Lowry.	15	1	12 do	65 00
Moncton et station de chem. de fer	P. Gallagher ...	1	60et61	12 do (et voyag. sup.)	499 51
Moncton et Stony Creek...........	J. Scott.........	8	2	12 do	120 00
Moncton et boîtes aux lettres	P. Gallagher....	1	12	8 do (au 30 nov. '93)	100 00
do do .	do ..	1	12	4 do du do	58 33
Moncton et Upper Coverdale......	E. L. Goodall. .	14	2	12 do	125 00
Moncton Road et Shédiac.........	W. G. Bateman.	6	1	12 do	40 00
Monument Settlement et Richmond Corner....................	N. Turney. . .	27 et 20	2	3 do (au 30 juin '93).	57 00
Monument Settlement et Richmond Corner.......	G. Whitehead..	27 et 20	2	9 do du do	150 00
Moore's Mills et stat. de ch. de fer..	A. Cormick.....	100 vgs.	12	12 do	70 00
Moore's Mills et Oak Hill	H. McKay......	14 et 6	3	6 do (du 1er oct. '93).	78 00
Moran et station de chemin de fer..	J. Robinson ...	1½	6	3 do (du 1er jan. '94).	12 50
Mount Pleasant et South Gordonsville	S. Loudon	4	2	12 do	30 00
Mount View et Upper Sackville....	J. Wheaton.....	3	1	12 do	20 00
Mountville et station de ch. de fer..	J. T. Wilber ..	300 vgs.	12	12 do	20 00
Mouth of Keswick et station de chemin de fer..	H. F. Dunphy..	¾	12	12 do	60 00
Mouth de Keswick et Woodstock ..	N. Urquhart....	60	2	12 do	525 00
Mouth de Nerepis et station de chemin de fer...................	G. Watters.....	½	12	10 do (au 31 janv. '94).	41 80
do do ..	do	½	12	2 do du do ..	10 80
Musquash et traverse de ch. de fer.	L. D. Carman ..	¼	12	12 do	26 00
Narrows, Norton Station et Springfield............	C. W. Parkins..	9 et 21	6 et 3	12 do	496 00
Narrows et Upper Gaspereaux.....	J. B. Wiggins ..	50	3	9 do (au 31 déc. '93).	525 00
do do	do	50	3	3 do du do .	193 75
Narrows et Wickham	G. N. Golding..	24	3	12 do	397 00
Nashwaak et station de ch. de fer..	C. D. Young....	1⅛	12	3 do (du 1er janv. '94)	11 00
Nashwaak Bridge et station de chemin de fer	J. T. McBean ..	¼	12	3 do (du 1er jan. '94).	15 00
Nashwaak Village et station de chemin de fer	R. Abernethy...	1¼	12	3 do (du 1er jan. '94).	12 25
Nashwaaksis et station de ch. de fer	W. McFarlane..	100 vgs.	2	12 do	10 40
Nauwigewauk et stat. de ch. de fer	W. W. Dodge ..	¼	12	12 do	36 00
Nelson Reserve et South Nelson Road........................	M. Whalen. ...	3½	2	10 do (du 1er juin '93)..	38 93
Nerepis Station et stat. de ch. de fer.	D. McKenzie. .	⅛	12	12 do	20 00
Nerepis Station et Round Hill	do ...	12	1	12 do	100 00
Newcastle et station de chem. de fer	R. H. Gremley .	1	24	12 do	206 00
Newcastle et Red Bank.....	J. C. Brown....	15	3	12 do	272 00
Newcastle et Renous Bridge..	do	17	3	12 do	270 00
Newcastle et Sevogle......	A. Cain........	25	1	12 do	165 00
Newcastle et South Nelson........	J. Doolan	2	6	3 do (au 30 juin '93)..	49 75

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Newcastle et South Nelson	B. Reynolds	2	6	9 mois (du 1er juill.'93).	75 00
New Mills et stat. de chemin de fer	A. McNair	¼	12	3 do (au 30 juin '93)	12 47
do do	D. Nichol	¼	12	9 do du do	37 50
Newtown et Sussex Vale	J. Cotter	10 et 12	3	12 do	180 00
Newtown et Whites Mountain	H. Jamieson	3	1	12 do	30 00
Nictau et Riley Brook	C. Simons	6	1	12 do	28 00
Nigado et Petit Rocher	F. Walsh	5½	1	12 do	40 00
Nixon et Turtle Creek	L. A. Wilson	4	2	12 do	35 00
North Forks, Salmon Creek et Salmon Creek	F. H. Fowler	4	1	12 do	37 00
North River Platform et station de chemin de fer	T. Jones	⅛	12	12 do	25 00
Norton Station et stat. de ch. de fer	S. McCready	40 vgs.	T.q.r.	12 do	50 00
Notre Dame et Poirier	J. Gueguen	6	1	12 do	22 00
Oak Bay et station de chem. de fer	R. W. Wilson	¼	12	12 do	65 00
Oakham et Thornetown	H. Patterson	6	2	12 do	60 00
Oak Hill et St-Stephen	Keys Bros	22	1	6 do (au 30 sept. '93)	79 50
Oak Point et Round Hill	D. D. Flewelling	3	6	Saison de 1893	49 00
Oakville et Richmond Corner	L. S. Purinton	10	1	3 mois (au 30 juin '93)	20 00
do do	C. Carpenter	10	2	9 do du do	92 25
Oromocto, Sheffield, Upper Gagetown et Swan Creek	J. Malone	10, 21, 12	6 et 3	12 do	320 00
Oromocto et Shirley Settlement	R. Brennan	4	1	12 do	20 00
Oromocto et Waasis Station	J. Malone	6	6	12 do	190 00
Oromocto et Woodside	F. Goodin	18	2	12 do	109 00
Ossekeag et Upperton	G. H. Barnes	19½	2	12 do	208 00
Painsec Settlement et station de chemin de fer	E. Babin	1	2	12 do	32 00
Passekeag et station de ch. de fer	G. R. Campbell	150 vgs.	12	12 do	50 00
Passekeag et Sherlock	C. Snodgrass	5	1	12 do	32 00
Payne Settlement et Undine	D. Coston	6	1	12 do	20 00
Pearson's et Starkey's	J. H. McLeod	9 et 12	2	12 do	150 00
Peniac et station de chemin de fer	C. T. Weade	½	12	3 do (du 1er jan. '94)	12 50
Pennfield Ridge et station de chemin de fer	G. W. McKay	2	6	12 do	75 00
Penobsquis et station de ch. de fer	J. Gross	40 vgs.	T.q.r.	12 do	30 00
Penobsquis et Roxburgh	W. A. McManus	21	2	12 do	174 00
Perth Centre et station de ch. de fer	M. Larlee	⅛	12	12 do	50 00
Perth Centre et Riley Brook	W. Inman	72	2	12 do	636 20
Perth Centre et Tilley	D. Walker	17½	2	12 do	125 00
Petersville et Welsford	J. Burton	10	2	12 do	80 00
Petersville Church et South Clones	J. Chittick, aîné	4	1	9 do (au 31 déc. '93)	22 50
do do	do	4	1	3 do du do	6 00
Petit Rocher et station de ch. de fer	J. Morrison	1½	12	12 do	75 00
Pioneer et Woodstock	J. J. Williamson	25	3	3 do (au 30 juin '93)	74 25
do	H. N. Atherton	25	3	9 do du do	222 75
Pisarinco, Pisarinco West et Spruce Lake Station	E. McCarthy	7 et 4	2 et 3	12 do	85 00
Pleasant Ridge et Rolling Dam Station	W. Goodill	10	2	12 do	70 00
Pointe du Chêne et station du chemin de fer	E. McDonald	⅛	12	12 do	32 00
Pollett River et stat. de ch. de fer	T. W. Colpitts	100 vgs.	3	12 do	26 00
Port Elgin et station de ch. de fer	G. Siddall	¼	12	12 do	40 00
Port Elgin et Spence's	J. H. Grant	17 et 15	3	12 do	273 00
Power's Creek et St-Amand	S. St. Amand	5	1	12 do	30 00
Prince of Wales et traverse du chemin de fer	J. Cairns	½	6	12 do	31 00
Prince William Station et station du chemin de fer	W. G. Hatch	1/16	12	3 do (au 30 juin '93).	20 00
Prince William Station et station du chemin de fer	do	1/16	12	9 do du do	75 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Prince William Station et York Mills	R. Henry	3	2	12 mois	59 00
Queenstown et Upper Otnabog	A. C. Fox	2½	3	12 do	22 00
Randolph et station de ch. de fer	W. A. Miller	1¾	12	12 do	75 00
Read et station de chemin de fer	E. Read	2¼	2	12 do	31 20
Renous Bridge et South Renou	W. Hogan	5½	2	12 do	66 00
Reynolds et South Nelson	B. Reynolds	7	2	12 do	50 00
Richibucto et station de ch. de fer	J. C. Vantour	¼	6	12 do	75 00
Richibucto, Weldford et station de chemin de fer	L. J. Wathen	27 et 18	6, 24et	12 do	901 00
River Charlo et stat. de ch. de fer	W. R. Jamieson	1	12	12 do	100 00
River Louison et stat. de ch. de fer	D. Stewart	¾	12	11 do (du 1er mai '93)	55 00
River Louison et Sunnyside	W. D. Millar	7	1	3 do (au 30 juin '93)	8 50
do do	H. Millar	7	1	9 do du do	25 50
Riverside et station de ch. de fer	S. Edgett	⅛	12	12 do	35 00
Robichaud et St-André de Shédiac	F. A. Leger	17 et 6	1	12 do	90 00
Rockland, Rockland Station et station de chemin de fer	J. Sutherland	4⅝ et ⅛	6 et 12	12 do	340 00
Rockport et Sackville	A. Tower	16	1	12 do	65 00
Rogersville et station de ch. de fer	F. McCaile	100 vgs.	12	12 do	48 00
Rogersville et Rogersville East	W. Cormier	4½	1	12 do	23 74
Rogersville et Vienneau	A. Thibodeau	5	1	12 do	24 00
Rolling Dam Station et station de chemin de fer	W. Goodill	1/16	12	12 do	50 00
Rosedale et Upper Woodstock	W. E. Hoyt	8 et 6	2	12 do	90 00
Rothesay et station de ch. de fer	G. W. Sherwood	50 vgs.	t. q. r.	12 do	25 00
Round Hill et Speight's Corner	A. F. Speight	8	2	12 do	25 00
Rusagornis et Waasis Station	A. Grass	3	3	12 do	40 00
St. Andrews et station de ch. de fer	R. Storr	½	t. q. r.	12 do	75 79
St-Charles et trav. de chemin de fer	M. J. Daigle	2	2	12 do	30 00
Sainte-Croix et station de ch. de fer	M. Hodd	1	6	12 do	45 00
Saint-François de Kent et Saint-Thomas de Kent	C. T. Goguen	4	1	12 do	25 00
Saint-George et station de ch. de fer	R. A. Parks	1	12	12 do	68 00
Saint-Isidore et Tracadie	P. LeBreton	11	2	12 do	70 00
Saint-Jean et boîtes aux lettres	D. O'Connell	2½	18	12 do	793 88
Saint-Jean et station de ch. de fer (C.C.P.)	do	½	t. q. r.	12 do	758 35
Saint-Jean et station de chemin de fer (C.F.I.)	do	½	t. q. r.	12 do et voyag. addit.	528 20
Saint-Jean et station de chemin de fer (S.L.)	J. Moulson	1	6	12 do	125 00
Saint-Jean et Saint-Martin	Fownes et Tabor	30	6	12 do	1,500 00
Saint-Jean et Sand Point Road	D. Peacock	3	3	12 do	40 00
Saint-Jean et Wells	D. O'Connell	19 et 11	1	12 do	95 00
Saint-Jean et service de facteurs	The Consolidated Electric Co.	....	....	12 do (au 30 juin '93)	200 00
Saint-Joseph et station de ch. de fer	T. M. Leger	1	12	12 do	70 00
St-Léonard Station et Van Buren, Me.	D.O. Bourgoine	1	6	12 do	50 00
Saint-Martin et Salmon River	G. T. Mallery	9	6	12 do	348 00
Saint-Martin et Wood Lake	T. Hosford	6	1	12 do	35 00
Saint-Norbert et West Branch	A. Gallant	5	1	12 do	18 00
Saint-Stephen et Calais, Me.	Keys Bros	1	12	12 do	110 00
Saint-Stephen et station de chemin de fer (C.C.P.)	Hardy et Bridges	⅛	12	12 do et voyag. addit.	175 22
Saint-Stephen et station de chemin de fer (S.L.)	J. Greene	6	6	12 do	69 00
Sackville et station de chemin de fer	J. J. Wheaton	1	36	12 do	300 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Sackville et Second Westcock	E. Edgett	8	1	12 mois	48 00
Sackville et Upper Sackville	J. J. Wheaton	5	6	12 do	118 73
Sackville et Wood Point	W. Clarke	6	1	12 do	24 48
Salisbury et station de ch. de fer	G. W. Gaynor	600 vgs.	36	12 do	225 00
Salt Springs et Titusville	G. Morrison	6	2	12 do	49 00
Sargent et grande route postale	H. Sargent	1	2	12 do	20 00
Sea Side et station de ch. de fer	S. Laughlan	¼	6	12 do	20 00
Shediac et station de chemin de fer	C. W. Smith	¼	t. q. r.	12 do	290 20
Shediac Road et station de ch. de fer	G. Rodgerson	1¼	3	12 do	47 00
Shippigan et Shippigan Island	J. Goodin	12	2é. l h	12 do	60 00
South Bay et station de ch. de fer	J. R. Lowry	100 vgs.	12	12 do	30 00
South Nelson et South Nelson Road	J. Doolan	3	2	12 do	24 75
South Newbridge et Woodstock	W. Tomkins	4½	2	12 do	50 00
Spruce Lake et traverse de ch. de fer	J. Robinson	½	6	12 do	30 00
Spruce Lake Station et station de chemin de fer	E. McCarthy	1/16	6	12 do	20 00
Stanley, Cross Creek et station de chemin de fer	T. Coughlan	6	6	12 do	156 00
Stanley et Tay Settlement	J. Miller	6	2	12 do	65 00
Starkey's et Young's Cove	D. Starkey	11	1	12 do	36 00
Stone Ridge et station de ch. de fer	L. Brewer	1/16	6	10 do (du 1er juin '93)	16 66
Summerfield et Upper Wicklow	D. Gee	3	2	12 do	35 00
Sussex et Camp militaire	D. Hatfield	....	....	Voyages spéciaux	12 00
Sussex Corner et Sussex Vale	W. Buchanan	2	6	12 mois	90 00
Sussex Vale et station de ch. de fer	R. D. Boal	⅛	30	12 do	180 00
Tapleys Mills et traverse de ch. de f.	M. Murray	1/16	2	3 do (au 30 juin '93)	8 75
do do	T. McGrath	⅛	2	9 do du do	30 00
The Range et Wiggins	W. R. Burke	2½	1	12 do	16 00
Three Tree Creek et station de chemin de fer	J. McQuestion	¼	6	12 do	15 00
Tower Hill et station de ch. de fer	J. Irons	2	2	12 do	56 00
Tracey Station et stat. de ch. de fer	D. S. Duplisea	50 vgs.	12	3 do (au 30 juin '93)	7 50
do do	J. Tracy	do	12	9 do du do	22 50
Tracey Station et Traceyville	A. O. Tracy	4	1	12 do	24 00
Upper Cape et station de ch. de fer	A. Raworth	3	3	12 do	39 75
Upper Keswick et station de chemin de fer	W. Estey	¼	12	12 do	30 00
Waweig et station de chemin de fer	M. J. Greenlaw	1/16	6	12 do	60 00
Welsford et station de chemin de fer	H. W. Woods	1/6	12	12 do et voyag. addit.	115 04
Westfield Centre et voie d'évitement	R. T. Ballentine	100 vgs.	12	3 do (du 1er janv. '93)	2 50
Woodstock et station de ch. de fer	J. J. Williamson	⅛	36	3 do (au 30 juin '93, et voyages addit.)	57 72
do do	H. N. Atherton	⅛	37	9 do (du 1er juill. '93, et voyag. addit.)	173 76
do do	J. C. Winslow	⅞	12	12 do	75 00
Woodstock et boîtes aux lettres	do	1½	12	2 do (au 31 août '93)	20 83
do do	do	1⅞	12	7 do du do	90 42
Woodstock et Houlton (Me.)	F. A. Glidden	14	6	12 do	400 00
Soins des malles aux stations principales de chemin de fer	Div. personnes	....	......	12 do	370 00
				Total	$59,188 44

W. H. SMITHSON,
Comptable.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

DIVISION POSTALE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Nouvelle-Écosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Abercrombie et New Glasgow	R. Dunbar, aîné.	5	2	12 mois	68 00
Acadia Mines et Bass River	J. W. Davison	14	3	12 do	197 48
Acadia Mines et Londonderry Station	A. J. Gough	$2\frac{3}{4}$	24	12 do	175 00
Advocate Harbour et Apple River	H. H. Mosher	10	6	12 do	345 00
Afton et Bayfield	M. Conner	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	100 00
Afton et Bayfield Road Railway Station	do	$\frac{1}{8}$	12	12 do	65 00
Afton et Guysboro Intervale	D. S. Ferguson	15	1	12 do	56 96
Afton Station et stat. de ch. de fer.	W. McLeod	50 vgs.	3	12 do	25 00
Alba et Lower Washabuck	R. Palmer	50 a. r.	2	9 do (au 31 déc. '93)	187 50
do do	J. Gillies	22	3	3 do du do	85 00
Alba et Whycocomagh	H. A. McDougall	15	1	6 do (au 30 sept. '93)	25 50
do do	do	15	1	6 do du do	45 00
Albert Bridge et Horn's Road	H. Horn	4	1	12 do	20 00
Alderney et Petit de Grat	A. McDonald	$2\frac{1}{2}$	3	12 do	30 00
Alder Point et Petit Bras d'Or	C. Stubbert	6	1	3 do (au 30 sept. '93)	8 75
do do	J. H. Plant	6	1	9 do du do	26 25
Alder River et grande route postale	J. D. Chisholm	$\frac{1}{4}$	12	12 do	20 00
Alton et station de chemin de fer	B. Lindsay	6	5	12 do	20 00
Amherst et Amherst Point	T. B. Stewart	$4\frac{1}{2}$	3	3 do (au 30 juin '93)	16 75
Amherst et Fenwick	W. Pipes	6	1	3 do (au 30 juin '93)	8 00
Amherst et Hastings	E. Chapman	6	1	12 do	40 00
Amherst et Linden	K. Hunter	20	3	12 do	247 82
Amherst et Little River	G. A. Purdy	$22\frac{1}{2}$	2	12 do	240 00
Amherst et station de chemin de fer.	C. T. Hillson	$\frac{1}{2}$	T.q.r.	12 do	500 80
Amherst et Tidnish	W. Blair	16	3	12 do	225 00
Amherst Point et Nappan Station	I. B. Stewart	$2\frac{1}{4}$	6	9 do (du 1er juill. '93)	93 75
Amherst Station, boîtes aux lettres et wagons-poste	C. T. Hillson	30 vgs.	36	12 do	25 00
Annapolis et Dalhousie West	J. Gormley	16	1	12 do	100 00
Annapolis et Granville Ferry	W. H. Weatherspoon	1	6	12 do	250 00
Annapolis et Liverpool	J. H. McLeod	67	6	12 do	3,495 00
Annapolis et Perrott Settlement	T. Goldsmith	9	1	12 do	55 00
Annapolis, station de chemin de fer et transport	G. S. Bishop	$\frac{1}{8}$ et 25 v.	24 et t. q. r.	12 do	175 00
Annapolis et Saw Mill Creek	R. Harris	$3\frac{1}{2}$	3	3 do (au 30 juin '93)	17 50
do do	A. B. Harris	$3\frac{1}{2}$	3	9 do du do	48 75
Anthony's Line et Scotch Village	S. Cochran	2	11 a. r.	12 do	55 00
Antigonishe et Arisaig	R. McDonald and J. Gillis	7 et 10	3 et 1	12 do	187 28
Antigonishe et Beechwood	A. McDonald	6	1	11 do (du 1er mai '93)	27 50
Antigonishe et Brophy's	T. Brophy	$14\frac{1}{2}$	2	1 do (au 30 avril '93)	11 78
do do	D. Moriarty	26 a. r	2	11 do du do	114 58
Antigonishe et Cloverville	J. McDonald	5	1	1 do (au 30 avril '93)	3 33
Antigonishe et Georgeville	R. McDonald	44 a. r.	4	12 do	398 00
Antigonishe et Lower West Arm	T. McAmis	$3\frac{1}{2}$	2	12 do	52 00
Antigonishe et station de ch. de fer.	W. G. Cunningham	$\frac{3}{4}$	12	12 do	135 00
Antigonishe et Sherbrooke	T. J. Sears	40 et 44	3	12 do	1,119 28
Antigonishe et William's Point	D. McDonald	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	40 00
Antigonishe Harbour (côté sud) et Lower Settlement, South River	J. Kiely	$4\frac{1}{2}$	2	6 do (au 30 sept. '93)	50 00
do do	T. J. Kiely	$4\frac{1}{2}$	2	6 do du do	50 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Écosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Antigonishe Station—Boîtes aux lettres et wagons-poste	W. G. Cunningham	20 vgs.	12	12 mois	20 00
Antrim et Gay's River	W. Blades	16 a. r.	2	9 do (au 31 déc. '93)	56 25
do do	R. P. McQuinn	16 a. r.	2	3 do du do	17 50
Apple River et rivière Hébert, côté ouest	J. O. Scott	32	6	12 do	846 00
Arcadia et East Chebogue	A. Andrews	4	2	12 do	34 00
Arcadia et Lismore	A. McDonald	3	3	12 do	50 00
Ardoise Hill et Newport Station	M. Harvey	1½ et 19 a. r.	6 et 2	12 do	135 00
Argyle et Argyle Head	A. J. Nickerson	2	3	12 do	50 00
Arichat et Lennox Ferry	A. Martel	5	12	Saison de 1893	80 00
Arichat et Petit de Grat	A. McDonald	3	3	12 mois	55 00
Arichat et Robins	F. W. Malzard	1¼ et 4	6	12 do	70 00
Arichat et West Arichat	A. McDonald	3	6	Saison de 1893	100 00
Arisaig et grande route postale	W. Gillis	⅛	12	9 mois du 1er juill. '93	7 50
Arlington et Canning	R. Wood	5	2	12 do	30 00
Ashfield et Whycocomagh	H. McDonald	6	1	6 do (au 30 sept. '93)	12 00
do do	J. McDonald	6	1	6 do du do	8 00
Askilton et station de chemin de fer de West Bay	H. A. Archibald	3	3	12 do	60 00
Aspen et Glenelg	J. McGrath	4	3	12 do	42 48
Athol et Little Forks	G. A. Fowler	3	3	6 do (du 1er oct. '93)	25 00
Athol et station de chemin de fer	E. Donkin	1	12	3 do (au 30 juin '93)	25 00
do do	D. B. Scott	1	12	9 do du do	75 00
Auburn et Greenwood	G. W. Eaton	6½ a. r.	1	12 do	34 00
Auburn et station de chemin de fer	G. O. Jacques	¼	12	12 do	70 00
Auld's Cove do do	H. McMillan	1½	6	3 do (au 30 juin '93)	13 75
do do do	M. Forrestall	1½	6	9 do du do	30 00
Avondale Station et stat. de ch. de f.	A. McLean	1/12	12	12 do	20 00
Avonport et Avonport Station	J. B. Newcomb	1½	6	12 do	100 00
Avonport Station et stat. de ch. de f.	do	12 vgs.	12	12 do	30 00
Aylesford et Dalhousie Road	E. C. Foster	26	1	6 do (et 17 jours au 17 octobre '93)	79 20
do do	H. S. Brennan	26	1	4 do 14 jours (au 28 février '94)	53 71
do do	R. E. Davidson	26	1	1 do du 28 février '94	11 41
Aylesford et Harmony	A. D. Nichols	20 a. r.	1	12 do	57 00
Aylesford et Morden	W. J. Balcom	22 a. r.	2	9 do (au 31 déc. '93)	81 00
do do	W. Dempsey	22 a. r.	2	3 do du do	25 00
Aylesford et stat. de chemin de fer	C. A. Williamson	¼	12	12 do	60 00
Baccaro et Port La Tour	W. P. Snow	3	2	12 do	39 00
Baddeck et Grand Bras d'Or	A. Matheson	26	3	3 do (au 30 juin '93)	130 75
do do	D. D. McLeod	26	3	9 do du do	324 00
Baddeck et Iona	D. McNeil, jeu.	15	1	12 do	92 00
Baddeck et New Campbellton	M. D. McInnis	32	3	12 do	497 00
Baddeck et Upper Settlement Baddeck River	R. McLean	14	2	12 do	63 00
Baddeck et Upper Settlement Middle River	W. A. Robertson	19½	2 et 1	12 do	151 88
Baddeck Bay et Plaister Mines	H. Fraser	4	2	12 do	27 00
Baddeck Bay et Rear Baddeck Bay	D. McKenzie	3½	1	12 do	25 00
Baddeck River, bras nord, et Forks Baddeck	A. McInnes	2½	2	12 do	44 00
Baie Verte et Linden	S. Moore	21¾	3	3 do (au 30 juin '93)	79 82
do do	do	21	3	9 do du do	231 21
Bailey's Brook et stat. de ch. de fer	A. McLean	4½	6	12 do	125 24
Baker Settlement et Greenfield	H. Carver	5 et 8	3 et 1	12 do	115 00
Balmoral Mills et The Falls	A. McKay	2½	3	12 do	58 00
Bank's Broad Cove et Sight Point	J. D. McEachen	7	1	12 do	20 00
Bank's Broad Cove et Strathlorne	L. McDougall	4	1	12 do	15 00
Barney's River et Marsh	J. McIver	18 a. r.	1	10 do (au 31 janv. '94)	40 83
do do	do	14	2	2 do du do	16 33

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Barney's River et stat. de ch. de fer	A. W. McKenzie	4½	6	11 mois (au 28 fév. '94)	109 89
do do	do	4½	12	1 do du do	13 16
Barney's River et Rossfield	D.R.Bannerman	4	1	12 do	18 00
Barrachois Harbour et Boisdale Barrachois	W. L. Nicholson	3	1	12 do	35 00
Barrachois St-Louis et Grande Anse	D. McRae	2	3	9 do (du 1er janv. '93)	22 50
Barra Glen et Iona	R. P. McNeil	4½	2	12 do	30 00
Barrington et Port Clyde	H. D. Ells	30 a. r.	6	1 do (au 30 avril '93)	25 58
do do	J. K. Hogg	30 a. r.	6	11 do du do	281 41
Barrington et Pubnico Beach	do	22	6	12 do	530 00
Barrington et Shelburne	D. Wentzel	23	6	12 do	740 00
Barrington et Yarmouth	J. Frost et Fils	48	6	12 do	1,600 00
Barrington Passage et île du Cap au Sable	W. B. Smith	1¼	6	12 do	300 00
Barrios Beach et Big Tracadie	H. Petipas	4	3	12 do	32 00
Barry's Corner et Block House	C. Barry	5	1	5 do (au 31 août '93)	10 41
Barss' Corner et Chesley's Corner	F. W. Verge	3	6	12 do	156 48
Barss' Corner et Foster's	J. A. Delong	17 a. r.	3	12 do	117 00
Barss' Corner et South Moore's	R. H. Barrs	6	1	12 do	39 72
Barton et station de ch. de fer	J. S. McNeill	3	12	12 do	104 00
Basin River Inhabitants et Lower River Inhabitants	P. McCarthy	3	2	12 do	36 00
Battery Hill et New Gairloch	R. McLeod	8	3	12 do	120 00
Battery Hill et station de ch. de fer	D. Mackay	½	12	12 do	60 00
Baxter's Harbour et Sheffield Mills	W. E. Harris	9½	1	12 do	59 16
Bay St. Lawrence et Englishtown	T. D. Curtis	74	3	12 do	1,625 00
Bay St. Lawrence et Meat Cove	A. B. McDonald	7	3	12 do	72 00
Bayside et Shad Bay	M. Foder	3	2	12 do	40 00
Bear Cove, Chéticamp et Meteghan	G. L. Comeau	4	2	12 do	40 00
Bear River, côté ouest et Deep Brook, etc	W. Lent	5 et 6	10 et 2	12 do	150 00
Bear River, côté ouest, et Lansdowne	P.M.McClelland	4	3	12 do	73 00
Beatonville et Cap Mabou	F. Beaton	5	2	12 do	26 00
Beauly et St. Andrews	D. Forbes	6	1	12 do	40 00
Beaver Bank et Middle Sackville	L. L. Hamilton	13 a.r.	3 et 6	12 do	274 00
Beaver Bank et North Beaver Bank	E. Lively	8	2	12 do	75 00
Beaver Bank et station de ch. de fer	D. Hallisey	12 vgs.	12	12 do	93 00
Beaver Cove et Boisdale Chapel	D. N. McIntyre	3	3	12 do	30 00
Beaver Cove et Rear Beaver Cove	A. Gillis	3	1	12 do	20 00
Beaver Harbour et Salmon River	A. Hartling	4	2	5 do (au 31 août '93)	16 66
do do	do	4	3	7 do du do	35 00
Beaver River Corner et Cedar Lake	A. Porter	18 a.r.	1	12 do	40 00
Bedford Basin et English Corner	N. Melvin	9½	3	9 do (au 31 déc. '93)	119 25
do do	W. Haverstock	9½	3	3 do du do	37 00
Bedford Basin et stat. de ch. de fer	W. MacKenzie	100 vgs.	42	12 do	130 00
Beech Hill et Chester Basin	D. Veinot	6	1	12 do	50 00
Beechmont et North-west Arm	A. McKenzie	4	2	12 do	24 72
Belmont et De Bert Station	C. W. McDormand	15 a.r.	2	12 do	104 00
Belmont et station de ch. de fer	T. Lindsay	½	12	12 do	120 00
Berwick et Buckleys	F. A. Kinsman		2	12 do	129 00
Berwick et Morristown	S. H. Nichols	14 a.r.	1	12 do	40 00
Berwick et station de ch. de fer	E. C. Foster	¾	6	12 do	50 00
Big Bras D'Or et Black Rock	J. McDonald	2	1	12 do	15 00
Big Brook et River Dennis	H. A. Archibald	5	2	12 do	45 00
Big Glen et Enon	W. K. McVicar	6	1	12 do	30 00
Big Harbour Island et Malagawatch	M. McIntosh	3	2	12 do	25 00
Big Intervale, Cape North et Cape North	M. McLennan	4½	1	12 do	25 00
Big Intervale, Margaree et North East Branch Margaree	A. G. McDonald	13	3	12 do	129 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant. $ c.
Big Island et Merigomishe	D. Cameron	13	2	12 mois	74 00
Big Lorraine et Sydney	R. Martin	28 et 3	3 et 2	12 do	349 00
Big Marsh et Maryvale	D. J. McDonald.	3	1	12 do	16 00
Big Pond et Glengarry Valley	M. McNeil	4	1	12 do	27 50
Big Pond et Rear Ben Eoin	A. McDougall	6	1	12 do	18 48
Big Pond et Salem Road	H. D. Munro	12	2	12 do	68 00
Big Port Le Bear et Sable River	G. Harding	12	1	12 do	90 00
Grande Tracadie et plateforme de Grande Tracadie	A. W. Gerrior	¾	12	12 do	150 00
Big Tracadie et Mattie	E. Coty	8	1	12 do	40 00
Billtown et Centreville	P. E. Sweet	3	6	9 do (du 1er juill. '93).	67 50
Birchtown et Clyde River	J. Gibson	29	3	12 do	392 00
Bishopville et Hantsport	R. E. Bishop	6	2	12 do	92 00
Black Branch et Meadowvale Station	H. Ross	4	3	12 do	97 48
Black Rock et Parrsboro	W. Phinney	6	1	12 do	65 00
Blanchard Road et New-Glasgow	J. J. Webster	14	2	6 do (au 30 sept. '93).	79 00
do do	D. F. Fraser	14	2	2 do (au 30 nov. '93).	23 33
do do	do	14	3	4 do du do	66 66
Blanche et Cap Negro	A. D. Perry	4	3	12 do	68 00
Blandford et Hubbard's Cove	J. E. Shatford	17	3	12 do	325 00
Blandford et Tancook Island	N. Chandler	4¾	1	12 do	38 00
Blockhouse et Maitland Forks	C. Barry	8½	1	7 do (du 1er sept. '93).	18 66
Blockhouse et station de ch. de fer.	I. Mossman	¼	6	12 do	100 00
Blomidon et Canning	P. Brown	7⅓	6	12 do	199 04
Blomidon et Lower Blomidon	A. Kennedy	2½	2	12 do	25 00
Bloomfield et Main Post Road	H. R. Jones	⅛	12	12 do	25 00
Blue Mountain et New Glasgow, Newtown, etc.	J. Fraser	15½, 22½ et 4	6 et 3	12 do	928 00
Blue Rock et Lunenburg	E. J. Steverman.	5	1	2 do (au 31 mai '93).	6 66
do do	do	5	2	4 do (au 30 sept. '93).	26 67
do do	do	5	1	6 do du do	20 00
Boisedale Barrachois et station de chemin de fer de Boisedale	D. McNeil	3	3	12 do	49 00
Boisdale Chapel et station de chemin de fer de Boisdale	D. N. McIntyre.	1	6	12 do	30 00
Boulardarie et Little Bras d'Or	D. Broderick	14 et 6	2 et 3	12 do	265 00
Boulardarie et Point Clear	J. Munro	7	2	12 do	76 36
Boylston et Milford Haven Bridge	W. Imlay	¾	12	12 do	59 00
Boylston et Ragged Head	J. Tory	5¾	3	3 do (au 30 juin '93).	34 21
do do	C. W. Boles	5¾	3	9 do du do	57 75
Brazil Lake et station de ch. de fer.	Mrs. M. Iram	¼	6	12 do	40 00
Brenton et South Ohio	S. Pennell	4	1	12 do	20 00
Brickton et Lawrencetown	C. W. Phinney	3	1	12 do	25 00
Bridgetown et Dalhousie West	L. A. Dickie	28 a. r.	1	12 do	65 00
Bridgetown et Granville Ferry	J. H. Rhodes	14	3	9 do 21 jours (au 21 janv. '94)	202 08
do do	do	14	3	2 do 10 jours (du 22 janv, '94)	59 80
Bridgetown et Lawrencetown	L. A. Dickie	10½ et 7½	1	12 do	65 00
Bridgetown et Middleton	E. Poole	17	2	12 do	147 00
Bridgetown et Parker's Cove	J. F. Titus	21 a. r. et 27	2 et 1	12 do	144 00
Bridgetown et station de ch. de fer.	F. Crosskill	¼	12	12 do	100 00
Bridgeville et station de ch. de fer.	W. F. Ross	⅜	12	4 do (du 1er déc. '93).	25 00
Bridgewater et Mill Village	B. A. Mack	37	3	12 do	468 00
Bridgewater et New Canada	A. Feindel	26 a. r.	1	12 do	70 00
Bridgewater et Pleasant River	J. Whitman	10	3 et 2	12 do	[illegible]39 00
Bridgewater et station de ch. de fer.	A. Feindel	¼	20	12 do	125 00
Bridgewater et Rhode's Corner	A. E. McDonnell	7	3	12 do	156 00
Bridgewater et Shelburne	J. K. Hogg	89, 86 et 16	6	12 do	5,725 52
Brighton et station de ch. de fer	E. Spittle	4	12	12 do	140 00
Briley's Brook et stat. de ch. de fer.	A. McKinnon	⅛	6	12 do	60 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Broad Cove et Cherry Hill	G. S. Teal	$2\frac{1}{2}$	1	8 mois (du 1er août '93).	10 00
Broad Cove Chapel et Glen Campbell	D. A. Campbell.	$4\frac{1}{2}$	1	10 do (du 1er juin '93).	16 66
Broad Cove Mines et Loch Leven	J. A. McLellan.	$3\frac{1}{2}$	2	3 do (au 30 juin '93).	7 50
do do	do	$3\frac{1}{2}$	3	9 do du do	33 75
Broadway et McGrath's Mountain	J. Sutherland, a.	$3\frac{1}{2}$	2	10 do (du 1er juin '93).	33 33
Broadway et Thorburn	C. Weir	11	3	3 do (au 30 juin '93).	65 72
do do	do	13	3	9 do du do	272 76
Brookfield et Forest Glen	S. Hamilton	13 a. r.	2	12 do	69 00
Brookfield et Green's Creek	W. C. Kennedy.	8	2	12 do	90 00
Brookfield et Pleasant River	J. Hardy	8	3	12 do	149 00
Brookfield et station de ch. de fer	J. Graham	100 vgs.	24	12 do	150 00
Brookfield et Stewiacke Supérieure.	J. J. Brenton	18	6	12 do	524 72
Brookland et Salt Springs	W. Gray	3	2	9 do (au 31 déc. '93).	22 50
do do	G. Gray	3	2	3 do du do	9 00
Brooklyn et Yarmouth	J. D. Morrill	4	2	12 do	50 00
Brook Village et Centreville East	N. McAskill	5	1	12 do	20 00
Brook Village et Mull River	J. Beaton.	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	40 00
Brown's Mountain et Marshy-Hope	J. McDonald	$5\frac{1}{2}$	1	12 do	30 00
Brule et Denmark Road	J. R. Hogan	5	3	15 jours (au 15 avril '93).	2 00
do do	do	5	6	11 mois, 15 jours (du 16 avril '93).	95 83
Brule Shore et Tatamagouche	R. Gass	8	1	7 do (du 1er sept.' 93).	14 58
Buckfield et grande route postale	M. Wynott	1	1	12 do	11 00
Buckleys et Kentville	E. H. Fuller.	31 a. r.	6	12 do	418 00
Burlington et Victoria Harbour	T. Baker	16 a. r.	1	12 do	40 00
Burntcoat et Noel	J. Murray	$4\frac{1}{2}$	3	12 do	50 00
Cain's Mountain et McKinnon's Harbour	G. McKenzie	3	1	12 do	20 00
Caledonia Corner et Malaga Gold Mines	W. Johnson	9	6	3 do (au 30 juin '93).	62 50
do do	J. W. Hardy	9	6	9 do du do	222 75
Caledonia Corner et West Caledonia	J. McGinty	3	3	12 do	85 00
Caledonia Corner et Whiteburn Mines	W. McGuire	$6\frac{1}{2}$	3	12 do	74 00
Cambridge Station et Condon Settlement	J. Caldwell	$10\frac{1}{2}$	a. r. 1	12 do	55 00
Cambridge Station et station de chemin de fer	J. P. Neily	50 vgs.	12	12 do	40 00
Camden et Truro	E. Logan	9	2	12 do	115 00
Cameron Settlement et Pictou Road	D. M. Cameron.	$2\frac{1}{2}$ et 22 a. r.	2 et 1	6 do (au 30 sept. '93)	44 50
Cameron Settlement et Pictou Road	do	11	3	6 do du do et arrérages	116 39
Campbell's Mountain et Whycocomagh	J. McAskill	7	1	12 do	28 00
Canaan et Kentville	J. B. DeWolf	6	6	12 do	173 00
Canaan et Tusket	A. J. Lent	26 a. r.	1	12 do	69 00
Canaan Road et Tremont	F. A. Gates	$1\frac{1}{4}$	1	1 do (du 1er mars '94)	2 50
Canada Creek et Waterville	W. B. Thomas	$9\frac{1}{2}$	2	12 do	65 00
Cannes et Rivière Bourgeoise	C. Sampson	$2\frac{1}{2}$	3	5 do (au 31 août '93).	22 75
do do	J. Delorey	3	3	1 do (du 1er mars '94)	5 00
Cannes et North Medford	F. G. West	4	1	12 do	20 00
Canning et station de ch. de fer	J. E. Hennigar.	100 vgs.	24	12 do	75 00
Canning et Scott's Bay	W. H. Jess	16	3	12 do	176 00
Canoe Lake et Gaberouse	A. Munro	4	1	12 do	20 00
Canso et Guysboro'	G. W. Scott	34	6	12 do	1,600 00
Cap Dauphin et New Campbellton	D. McDermid	4	1	12 do	25 00
Cap George et Georgeville	L. McIsaac	20 a.r.	1	3 do (au 30 juin '93).	10 00
do do	A. McIsaac	20 a.r.	1	9 do du do	39 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Cap John et Pictou	A. McLeod	24½	2	1 mois (du 1er mars '94)	13 33
Cap John et River John	W. Gammon	24 a.r.	3	12 do	149 00
Cap Mabou et North Cape Mabou	F. Beaton	3	2	12 do	26 00
Cap Negro Island et Purgatory Point	E. S. Perry	3	2	12 do	60 00
Cap North et Dingwall	J. McPherson	4½	2	12 do	38 00
Cap Sable Island et Clark's Harbour	J. K. Hogg	20 a.r.	6	6 do (au 30 sept. '93)	190 00
Cap Sable Island et Clark's Harbour	R. W. Stephens	20 a.r.	6	6 do du do	167 50
Cariboo Gold Mines et Upper Musquodoboit	A. Burnett	8	3	12 do	156 00
Carriboo Island et Lower Carriboo	F. McLean	3½	2	12 do	40 00
Carriboo et Pictou	Noonan et Davies	....	....	1 voyage spécial	5 00
Carrigan et Cross Roads Ohio	D. Carrigan	5	2	12 mois	46 80
Carroll's Corner et Elmsdale	J. Carroll	19½ a.r.	2	12 do	64 00
Catalone et Catalone Gut	A. McDougall	4½	1	12 do	30 84
Catalone et Catalone Road	N. McDonald	3	3	12 do	16 00
Catalone et Little Lorraine	D. McDonald	3 et 1	8 et 4	12 do	124 00
Catalone et New Boston	A. McDonald	4¾	2	12 do	36 80
Centennial et Long Point	do	4	3	11 do (du 1er mai '93)	41 25
Central Clarence et Mount Rose	C. Grant	3	2	12 do	30 00
Centredale et Hopewell	J. H. Grant	8¼	2	12 do	62 57
Centreville et Hall's Harbour	S. E. Roscoe	11, 9 et 18	1	3 do (au 30 juin '93)	23 50
do do	R. Thorpe	9, 7½ et 14	1	9 do du do	77 25
Centreville et station de ch. de fer	R. S. Thorpe	⅓	12	8 do (au 30 nov. '93)	33 33
do do	do	⅓	18	4 do du do	25 00
Chance Harbour et Pictou Landing	S. Fraser	4	1	12 do	26 00
Chapman Settlement et Head of Amherst	L. Green	6	1	12 do	36 00
Chebogue Point et Yarmouth	W. Cain	12 a.r.	3	12 do	110 00
Chelsea et Pleasant River	H. Dexter	9	1	12 do	60 00
Cherryfield et station de ch. de fer	G. F. Acker	¼	1	12 do	15 00
Chesley's Corner et Hemford	E. Woodworth	7	1	12 do	30 00
Chesley's Corner et Meisner's	G. Lohnes	5	2	12 do	75 00
Chesley's Corner et station de chemin de fer de New-Germany	J. H. McClelland	½	6	7 do (au 31 oct. '93)	33 25
Chesley's Corner et station de ch. de fer de New-Germany	do	½	12	5 do du do	37 50
Chesley's Corner et Veinot	E. Lohnes	5	1	12 do	26 00
Chester et Kentville	J. L. Bishop	46	2	12 do	650 00
Chester et Windsor	J. E. Millett	35	2	3 do (au 30 juin '93)	92 25
do	J. Webber	35	2	9 do du do	276 75
Cheverie et Kennetcook	L. Sandford	8	1	12 do	38 00
Cheverie et Newport	J. H. Armstrong	17	6	12 do	465 00
Cheverie et Walton	K. M. Wilcox	12	3	12 do	155 00
Chignecto et Maccan	M. B. Harrison	3½	3	12 do	140 00
Chimney Corner et Dunvegan	L. M. McPherson	7	1	12 do	28 00
Chipman's Brook et Lakevale	C. N. Porter	18 a.r.	2	12 do	80 00
Chipman's Corner et Kentville	E. H. Fuller	2½	6	12 do	100 00
Christmas Island et East Bay	J. McDonald	31	3	12 do	624 00
Christmas Island et Grand Narrows, South	J. McDougall	2½	12	15 jours (au 15 avril '93)	3 12
do do	do	2½	12	11 mois et 15 jours (du 16 avril '93)	143 75
Church Point et station de ch. de fer	V. Thibodeau	2½	12	12 do	150 00
Churchville et Mountville	J. McMillan	3	1	12 do	23 00
Churchville et New Glasgow	J. R. McMillan	6	3	12 do	78 00
Claremont et River Philip	D. Fraser	4	2	12 do	46 00
Clarks Harbour et The Hawk	M. Atwood	3½	6	12 do	60 00
Clarks Road et Louisburg	D. Johnson	4½	1	12 do	34 00
Clementsport et Clementsvale	G. G. Hicks	4	3	12 do	70 00
Clementsport et station de ch. de f.	E. P. Roop	½	12	12 do	90 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Cleveland et Glendale	A. Boyd	12	3	2 mois (au 31 mai '93).	38 33
Cloverdale et Middle Stewiacke	W. W. Winton	7	2	12 do	80 00
Clyde River et Upper Clyde River	J. K. Hogg	25	1	6 do (au 30 sept. '93).	49 00
do do	J. H. McKay	25	1	6 do du do	45 50
Cogmagun River et Kennetcook	J. Reynolds	5	1	12 do	13 00
Coldbrook Station et station de chemin de fer	N. Porter	60 vgs.	12	12 do	32 00
Coldstream et Gays River	G. A. Cochran	5	1	12 do	26 00
College Grant et Collegeville	T. J. Sears	3	2	12 do	50 00
Collegeville et Lochaber	do	1½	3	12 do	50 00
Collingwood Corner et Farmington	M. Chapman	12½ a. r.	3	12 do	150 00
Collingwood Corner et Jackson	do	6½	3	12 do	180 00
Collingwood Corner et River Philip Station	do	5	6	3 do (au 30 juin '93).	45 00
Collingwood Corner et Oxford Junction Station	do	6	6	9 do (du 1er juill. '93).	162 00
Comeau's Hill et East Chebogue	N. Kinney	8	1	12 do	50 00
Comeauville et station de ch. de fer	F. A. Comeau	2¾	12	12 do	119 00
Concession et Railway Station	J. L. Boudreau	2	3	12 do	38 00
Conn's Mills et Pugwash River	D. H. Fraser	3	3	4 do 27 jrs (du 4 nov. '93)	32 60
Conn's Mills et station de ch. de fer	A. Conn	⅝	6	12 do	35 00
Conquerall Bank et Conquerall Mills	A. Snyder	5	1	12 do	40 00
Cook's Brook et Little River Musquodoboit	R. Cook	6	3	12 do	76 00
Corberrie et Weymouth Bridge	W. Weaver	14	2	12 do	190 00
Cow Bay et Mira Gut	J. Andrews	25 a. r.	1	12 do	75 00
Cow Bay et Sydney	J. O'Callaghan	22¾	6	12 do	580 40
Coxheath et Sydney	R. Martin	3	3	3 do (au 30 juin '93).	6 25
do do	do	3	2	9 do du do	30 00
Cranton Section et Frizzleton	J. F. Phillips	3⅓	3	6 do (au 30 sept. '93).	13 88
do do	P. Burton	3⅓	3	6 do du do	11 00
Cross Roads, Leitche's Creek et Leitche's Creek	D. Johnson	3	3	12 do	45 00
Cross Roads, Leitche's Creek et North West Arm	A. D. Clark	1	6	12 do	40 00
Cross Roads, Leitche's Creek et station de chemin de fer	do	¼	6	12 do	30 00
Cross Roads, Ohio et Ireland	P. W. Murphy	5	2	12 do	50 00
Cross Roads, Ohio et James River Station	H. A. McDougall	10	6	12 do	296 00
Crousetown et Pont de la Petite Rivière	S. Hilton	3	1	12 do	20 00
Culloden et Digby	C. E. Turnbull	17 a. r.	1	12 do	64 00
Cummings Mountain et Sunnybrae	W. McDougall	3	1	12 do	16 00
Dalhousie Road et Lakeview	W. Franey	5	1	12 do	30 00
Dalhousie Road et Springfield	J. Langille	18	1	12 do	70 00
Dalhousie Settlement et Scotsburn Station	H. McKay	12¾	3	12 do	158 60
Dartmouth et Halifax	J. E. Leadley	1¼	19	12 do	225 00
Dartmouth et Montague Gold Mines	F. W. Cooper	7	3	12 do	120 00
Dartmouth et South East Passage	J. A. Shiers	6	1	12 do	52 00
Dartmouth et West Chezzetcook	W. H. Isnor	48 a. r.	1	12 do	128 00
Dean et Shubénacadie	T. Cox	36	6	12 do	1,100 00
DeBert Station et Folly Mountain	R. English	17⅔ a. r.	3	12 do	285 36
DeBert Station et Masstown	E. G. Fraser	4	3	12 do	62 00
Deep Brook et station de ch. de fer	J. R. Vroom	⅛	12	12 do	60 00
Delap's Cove et Granville Ferry	W. Hardy	12	1	12 do	48 00
Denmark Road et stat. de ch. de fer	J. W. McLeod	¼	6	12 do	15 00
Denmark Road et Truro	D. McKenzie	33	3	12 do	550 00
Dennistown et Judique	A. Gillis	7½	1	12 do	30 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Descouse et Lennox Ferry	N. McDonald	3	6	12 mois	266 00
Descouse Bay et Rocky Bay	C. Doyle	6	2	12 do	50 00
Devon et Goffs	T. Cox	5½	1	12 do	35 00
Digby et station de chemin de fer	G. A. Robinson	200 vgs.	12	12 do	100 00
Digby et Thornville	J. W. Mussels	8	2	12 do	49 00
Digby et Westport	G. et E. Stailing	43	6	12 do	1,199 00
Digby Wharf et station de ch. de fer	G. A. Robinson	¼	12	12 do	125 00
Doherty Creek et Hartford	R. S. Reid	3	3	12 do	48 00
Doherty Creek et Pugwash Junction Station	W. K. Piers	½	3	12 do	18 48
Dover East et Peggy's Cove	W. Baker	4	2	12 do	60 00
Dufferin Mines et Salmon River	A. Gallagher	3½	3	12 do	60 00
Dunmaglass et McAra's Brook	A. McGillivray	3	3	12 do	50 00
Dunmore et McPherson's	D. McGillivray	1½	2	11 do (du 1er mai '93)	13 75
Earltown et West Earltown	J. McKay	4	2	12 do	40 00
East Bay et McAdams Lake	J. McEachern	6½	2	12 do	48 00
East Chezzetcook et Head of Chezzetcook	J. Smith	3	1	12 do	25 00
Eastern Harbour et Little River Chéticamp	L. Chiasson	2½	2	12 do	35 00
Eastern Harbour et Pleasant Bay	E. Poirier	24⅓	1	12 do	139 00
Eastern Harbour et Port Hastings, etc	H. A. Archibald	101, 60 et 18	6	12 do	7,475 88
East Jeddore et Jeddore Oyster Ponds	D. Mitchell	3½	2	12 do	65 00
East Mapleton et East Southampton	W. F. Lewis	6	2	12 do	104 00
East Margaree et grande route post.	D. McInnes	2	6	12 do	65 00
East Mines Station et Folly Village	D. L. Urquhart	4½	12	12 do	225 00
East Mines Station et station de chemin de fer	C. Morrison	65 vgs.	12	12 do	70 00
East Mountain et Valley Station	G. E. Johnson	2	2	12 do	40 00
East River, St. Mary's et Green's Brook	M. Green	5½	1	12 do	20 00
East Side Pubnico Harbour et Forbes' Point	J. McComiskey	10½	3	12 do	183 00
East Side Ragged Island et Walls' Corner	W. P. Hupman	3	2	12 do	75 00
East Southampton et station de chemin de fer	W. F. Lewis	¼	12	12 do	60 00
East Southampton et South Brook	do	5	2	12 do	36 00
Eastville et Upper Stewiacke	S. Ellis	18½ a. r.	6	12 do	400 00
East Wentworth et Wentworth Station	J. Barclay	5	3	12 do	90 00
Economy Point et grand. route post.	J. F. Vance	1	6	12 do	80 00
Eel Cove et grande route postale	M. McLeod	⅛	2	7 do (au 31 oct. '93)	5 83
do do	do	⅛	3	5 do du do	5 83
Eel Creek et Linden	K. Hunter	9 a. r. et		4 do (au 31 juill. '93)	41 77
do do	do	15½ a. r.	3	8 do du do	72 08
Ellershouse et Newport	W. M. Forrest	6	2	12 do	71 00
Ellershouse et station de ch. de fer	J. McDonald	50 vgs.	24	12 do	75 00
Elmsdale et Nine Mile River	J. Urquhart	8	1	12 do	44 80
Elmsdale et station de chem. de fer	E. Thompson	80 vgs.	12	11 do (du 28 fév. '94)	66 00
do do	J. D. Scott	80 vgs.	12	1 do du do	6 00
Emerald et Main Post Road	M. J. Tompkins	3½	2	12 do	20 00
Enfield et Oldham	G. H. Dowell	3	6	12 do	100 00
Enfield et station de chemin de fer	H. F. Donaldson	20 vgs.	12	3 do (au 30 juin '93)	12 50
do do	do	80 vgs.	18	9 do du do	56 25
Enfield et Renfrew	G. H. Dowell	7	1	12 do	50 00
Erinville et Roman Valley	P. E. Farrell	7	1	12 do	20 80
Essex et Port-Hastings	Mrs. C. McNeil	12	1	12 do	60 00
Estmere et Orangedale	H. A. Archibald	12	3	15 jrs (au 15 avril '93)	6 87

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Estmere et Boom Platform... ...	H. A. Archibald	8¼	3	11 mois et 15 jours (du 16 avril '93).. .	95 83
Eureka et station de ch. de fer. ..	H. Grant.	¼ et ¾	12	12 do (et arrérages)....	133 33
Fairview Station et station de chemin de fer de Rockingham.	E. McDonald ..	1	3	12 do	65 00
Falkland et Herring Cove	T. Hayes......	3	2	12 do	45 00
Falmouth Station et station de chemin de fer.	W. Armstrong	12 vgs.	12	12 do	47 00
Falmouth Station et Upper Falmouth	L. Aker...	10 a.r.	3	12 do	116 00
Fauxburg et Lunenburg	E. J. Steverman	6½	1	12 do	65 00
Felts South et La Have Cross Roads	W. Moeser... .	7	1	3 do (du 1er janv. '94).	7 50
Fenwick et Nappan Station.. .. .	C. Ripley.	3½	3	9 do (du 1er juill. '93).	48 75
Fifteen Mile Stream et Trafalgar ..	J. Nelson. . .	16	2	12 do	200 00
Fisherman's Harbour et Port Beckerton	A. Beiswanger..	3	1	12 do	20 00
Fletcher Station et Wellington Station	E. Largie.	¾	6	12 do	75 00
Folly Lake et station de ch. de fer.	N. McPherson..	100 vgs.	12	12 do	40 00
Forest Glen et Kingross	Peter Stewart (Angus)	3	1	10 do (du 1er juin '93).	8 33
Forties Settlement et New Ross....	A. M. Ross	5	2	12 do	90 00
Fort Lawrence et stat. de ch. de fer.	C. E. Baker ...	¼	12	12 do	100 00
Fort Lawrence et Upper Fort Lawrence	M. Chapman ...	2½	3	12 do	60 00
Fort Louisbourg et Louisbourg.....	M. Pope	3½	2	12 do	25 00
Fosters et Newburn.............	J. Veinot	5	1	12 do	39 00
Fouchie et Gaberouse....	W. McDonald..	12	3	12 do	240 00
Fouchie et Grande Rivière.	D. McLeod	30	3	12 do	448 00
Four Mile Brook et Six Mile Brook	J. D. McKay ..	2	3	12 do	59 00
Fox Harbour et Pugwash..........	F. Tuttle... ...	11½	3	12 do	135 00
Framboise et North Framboise.....	L. McQuien.. .	5	1	12 do	15 96
Frasers Grant et Heatherton.......	A. McDougall..	5	1	12 do	46 00
Frasers Grant et New France......	I. Perault.......	1½	1	12 do	12 00
French River et McGrath's Mountain.	D. Cameron....	6	2	2 do (au 31 mai '93)...	8 83
Frenchvale et North West Arm....	B. Gouthro.....	7	1	12 do	27 00
Frizzleton et Marsh Brook...... .	J. McLeod	4	3	12 do	35 00
Gaberouse et Gaberouse Barrachois.........	T. Bagnell	1½	2	12 do	42 00
Gaberouse et Gull Cove	A. Hardy	4	1	12 do	30 00
Gaberouse et Sydney...........	R. Martin.....	28	3	12 do	370 36
Gaspereaux et Gaspereaux	R. Westcott....	19 a.r.	1	12 do	63 00
Gaspereaux et Newtonville	do ..	4	1	12 do	20 00
Gaspereaux et Wolfville...........	R. Forsyth.....	2½	6	12 do	97 00
Georges River et Georges River Station	L. Day.........	....	...	Voyages spéciaux......	2 00
Georges River et Petit Bras D'or...	do	5	1	3 mois (au 30 juin '93). .	8 00
Georges River Station et Long Island Main	N. A. Handly .	2½	2	9 do (du 1er juill. '93).	37 50
Georges River Station et station de chemin de fer	W. Almond	80 vgs.	3	9 do (du 1er juill. '93).	18 88
Georges River Station et Scotch Lake	D. McKinnon..	3½	2	9 do (du 1er juill. '93).	35 50
Georges River et Glebe Road......	A. McInnes..	15 a.r.	1	12 do	35 00
Gilbert Cove et station de ch. de fer	T. M. Kinney..	3¼	12	12 do	136 00
Gilbert Mountain et Halfway River Station..........	G. Rector	8	1	12 do	75 00
Gillanders Mountain et Middle River....	C. McLennan ..	4	1	12 do	19 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Glasgow et Shunacadie	S. McKinnon	4	2	12 mois	35 00
Glassburn et grande route postale	R. D. Chisholm	½	3	12 do	24 00
Glen Bard et station de ch. de fer	J. McLean	1½	2	12 do	40 00
Glendale et Mabou	A. Boyd	22	2	12 do	393 00
Glendyer et Mabou	W. McDonald	3	6	12 do	74 00
Glengarry et Port-Hood	J. McDonnell	8	1	12 do	39 00
Glengarry Station et Pleasant Valley	R. Fraser	28½ a.r.	3	12 do	205 80
Glengarry Station et station de chemin de fer	D. Graham	100 vgs.	12	12 do	50 00
Glen Margaret et Tête de la Baie Sainte-Marguerite	G. Dauphinee	12	6	12 do	440 00
Glen Margaret et Peggy's Cove	J. Miller	9	6	12 do	278 00
Goffs et Waverly	M. D. Goff	11	1	12 do	52 00
Goldenville et Sherbrooke	M. McGrath	2½	3	12 do	65 00
Gore et Maitland	M. Tucker	20	3	12 do	405 00
Gore et Mount Uniacke	J. Thompson	27	3	3 do (au 30 juin '93)	87 50
do do	B. C. Crowe	27	3	9 do du do	341 25
Gore et Newport	J. W. Cochran	41 a.r.	3	7 do 21 jours (au 21 nov. '93)	210 09
do	W. J. Harvey	41 a.r.	3	4 do 9 jours (au 22 nov., '93)	117 51
Gore et Shubénacadie (*via* Blois Road	A. Densmore	45 a.r.	1	12 do	133 44
Gore et Shubénacadie (*via* North Salem	do	42 a. r.	1	12 do	127 00
Goshen et North End Lochaber	A. Manson	7	3	12 do	122 14
Graham's Siding et stat. de ch. de f.	T. A. Brenton	150 vgs.	6	12 do	30 00
Grand Anse et Grandique Ferry	A. McPherson	3	6	12 do	80 00
Grandique Ferry et Lennox Ferry	G. M. Shaw	¾	6	12 do	600 00
Grandique Ferry et West Arichat	A. McDonald	10	6	12 do	480 00
Grand Lake Station et station de chemin de fer	G. Nichols	300 vgs.	12	12 do	35 00
Grand Narrows Rear et Iona	M. A. McDonald	5	1	6 do (au 30 sept. '93).	20 00
do do	A. McDonald	5	1	6 do du do	22 50
Grand Narrows South et station de chemin de fer	E. A. McNeil	⅛	12	12 do	35 00
Grand Pré et Long Island	A. Fullerton	2½	3	12 do	80 00
Grand Pré et station de ch. de fer	A. Borden	½	12	12 do	100 00
Grand River et Grand River Falls	A. McKillop	4½	1	6 do (du 1er oct. '93).	12 50
Grand River et St. Peters	A. Morrison	17	6	12 do	399 00
Granton et Westville	J. R. Crockett	7	2	12 do	83 24
Granville Ferry et Victoria Beach	W. A. Piggott	17	6	12 do	367 08
Great Village et Londonderry Station	A. S. Kent	4	12	12 do	300 00
Great Village et Lower Five Islands	J. W. Broderick	29½	6	12 do	899 00
Greenfield et Middlefield	J. E. Tibert	5	2	12 do	47 00
Greenfield et Valley Station	R. McKenzie	5¼	2	3 do (au 30 juin '93.).	13 12
do do	do	5¼	2	9 do du do	52 50
Green Harbour et grande route post.	A.E. Enslow, je.	2	3	12 do	52 00
Green Hill et Westville	J. R. McLean	6	3	12 do	90 00
Greenville et Lower Greenville	H. G. Purdy	3½	1	12 do	20 00
Greenville et Westchester	S. A. Purdy	16 a. r.	2	12 do	110 00
Greenville Station et Henderson Settlement	W.R.Henderson	5	3	12 do	68 00
Greenville Station et Middleboro'	J. S. Mitchell	10	3	12 do	99 68
Greenville Station et North Greenville	G. Rushton	5	1	9 do (au 31 déc. '93.).	37 50
do do	W. Embrie	6	2	3 do du do	19 50
Greenville Station et station de chemin de fer	J. S. Forshner	50 vgs.	12	12 do	72 00
Grindstone Island, House Harbour et Etang du Nord	J. Patton	4 et 2	1	12 do (et arrérages)	94 00
Grosses Coques et stat. de ch. de fer.	A. C. Melançon.	4	12	12 do	285 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Grosvenor et station de ch. de fer..	M. O'Neill......	5	3	12 mois	100 00
Gunning Cove et McNutts Island...	S. H. Perry.....	3½	1	12 do	20 00
Guysboro' et Heatherton..........	D. D. Harrington	26	6	12 do	1,378 00
Guysboro' et Salmon River Lake Settlement	E. H. Carritt...	13	3	12 do	160 00
Hainsville et North Range Corner..	W. H. Hains...	4½	2	3 do (au 30 juin '93.).	17 50
Half Island Cove et White Head...	R. Diggdon.....	11	6	12 do	324 00
Halfway River Station et Harrison Settlement	J. Harrison....	7	2	12 do	94 00
Halfway River Station et station de chemin de fer..................	C. E. Davison..	⅝	12	12 do	100 00
Halifax et embranch. du B. P.....	G. J. Kline.....	1	18	1 do (du 1er mars '94)	20 83
Halifax et Lower Prospect........	G.H. Slaunwhite	22½	1	12 do	84 00
Halifax et Mahone Bay	G. Blair.......	62	6	12 do	3,100 00
Halifax et Prospect..............	J. Walsh. ...	21	2	12 do	125 00
Halifax et station de ch. de fer	E. Fishwick .	1⅛	T.q.r.	12 do	1,000 00
Halifax et Sambro................	J. Smith, jeune.	21½	2	12 do	110 00
Halifax et West River, Sheet Harbour..........................	H. W. Quinn...	80	3	12 do	1,387 60
Halifax et quai	S. Cunard et Cie	......	...	Saison de 1893-94.......	410 00
do do	Div. personnes.	......	.....	Voyages spéciaux..	6 90
Halifax, service des tramways.....	N. S. Power Co., Limited......	....	.....	12 mois	180 00
Hansford et Main's Road..........	J. Duncan....	2½	2	12 do	36 00
Hantsport et Lockhartville........	B. Nason. ...	3	3	12 do	74 00
Hantsport et station de ch. de fer..	S. H. Mitchner..	1/16	24	12 do	68 00
Harbour au Bouche et st. de ch. de f.	V. Levangie....	2	12	6 do (au 30 sept. '93).	39 00
do do ..	do	2½	12	6 do du do ..	85 02
Harbourville et station chemin de fer de Berwick	G. Collins	11¾	2	12 do	100 00
Harmony Mills et Westfield........	R. Johnson.....	4	1	12 do	25 00
Hay Cove et Loch Lomond........	M. McKenzie...	12	3	12 do	150 00
Hay River et Mount Young........	A. S. McKinnon	1½	2	12 do	30 00
Hazel Hill et Little Dover	P. Sampson...	4	1	12 do	20 00
Head of Indian Harbour Lake et Sherbrooke........................	J. S. Cameron...	41 a. r.	3	12 do	224 64
Head of Jeddore et West Jeddore..	J. A. Blakeney.	6	3	12 do	112 48
Head of River Hebert et River Hebert	B. Baird.....	5	3	12 do	120 00
Head of South River Lake et Salmon River Lake Settlement.. ...	R. Flynn......	15	1	9 do (au 31 déc. '93)..	33 00
do do ..	P. Kenny.	15	1	3 do du do ..	8 75
Head of Tatamagouche Bay et Tatamagouche...................	W. Dobson.....	5	3	12 do	130 00
Head of Tatamagouche Bay et West Tatamagouche	G. Slade........	3	1	12 do	15 00
Head of Wallace Bay, North Side, et Pugwash Junction Station.....	M. K. Dotten...	5	3	12 do	100 00
Heathbell et Scotsburn Station.....	D. Cameron....	3	3	12 do	75 00
Heatherton et station de ch. de fer.	C. Landry	½	12	3 do (au 30 juin '93)..	20 00
do do ..	D. D. Harington	½	12	9 do du do ..	37 11
Heatherton et Summerside.........	D. Brondroit...	3	1	12 do	27 72
Hebron et station de ch. de fer. ...	G. F. Moses....	¼	12	3 do (au 30 juin '93).	8 50
do do	do	¼	12	9 do du do ..	56 25
Hectanooga et station de ch. de fer.	E. E. Archibald.	50 vgs.	12	9 do (au 31 déc. '93)..	30 00
do do ...	J. A. Blackadar.	50 vgs.	12	3 do du do .	10 00
Hemford et Pleasant River........	H. Dexter	7	1	12 do	32 00
Hillaton et station de ch. de fer....	H. Stairs......	500 vgs.	12	9 do (au 31 déc. '93)..	30 00
do do	J. Percy........	500 vgs.	24	3 do du do ..	15 60
Hill Grove et North Range Corner	W. H. Hains...	4½	3	9 do (du 1er juill. '93)	75 00
Homeville et South Head Cow Bay..............................	H. Spencer.....	9	1	12 do	57 84
Hopewell et Melrose...............	H. E. Stewart..	32½ et 14½	6 et 3	8 do (au 30 nov. '93)..	520 64

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Hopewell et station de ch. de fer...	E. McLean....	$\frac{1}{8}$	12	12 mois	49 00
Hopewell et Trafalgar...........	J. H. Grant.....	16¼ et 2¼	2 et 1	12 do (moins l'amende)	195 40
Horton Landing et station de chemin de fer	F. G. Curry ..	¼	12	6 do (au 30 sept. '93..	45 00
do do ..	do	¼	12	6 do du do .	49 92
Indian Point et Mahone Bay... ...	J. Ernst	5	1	12 do	30 00
Inglesville et Lawrencetown.......	H. Daniels......	7	1	12 do	69 00
Iona et station de ch. de fer	R. A. McNeill..	$\frac{1}{8}$	12	12 do	50 00
Iron Ore et Sunnybrae...........	J. McDonald....	4	1	12 do	26 00
Iron Rock et station de ch. de fer..	J. G. Fraser....	$\frac{1}{8}$	12	4 do (du 31 déc. '93)..	13 33
Isaac's Harbour et station de chemin de fer d'Antigonishe.........	C. Grant....	50	6	12 do	1,975 00
Isaac's Harbour et Isaac's Harbour, East Side.	S. McMillan ...	3	12	12 do	124 00
Isaac's Harbour, East Side, et New Harbour......................	A. McDonald...	12	1	12 do	74 88
Jacksonville et North Sydney......	J. B. Jackson...	3½	6	12 do	100 00
James River et James River Station..............................	I. I. Chisholm...	3	2	12 do	50 00
James River Station et Morvan....	J. A. McDonald	9	3	12 do	170 00
James River Station et station de chemin de fer.	J. McDonald...	100 vgs.	12	12 do	72 00
Jamesville et McKinnon's Harbour	M. McDonald...	2	3	12 do	39 00
Jauvrin's Harbour et West Arichat	P. Dorey......	7	2	12 do	100 00
Joggins Bridge et station de chemin de fer de Smith's Cove	W. H. Randall..	¾	12	12 do (et arrérages)...	111 23
Joggins Mines et Lower Cove......	P. P. Burke ...	3	6	12 do	199 00
Joggins Mines et station de ch. de f.	F. E. Burke....	¾	12	12 do	94 00
Jackson's Crossing et station de chemin de fer.................	G. Riese........	¼	12	12 do	50 00
Jordan Bay et Shelburne........	W G.Swinesburg	5 et 17 a.r.	6 et 3	4 do (au 31 juill. '93).	68 25
do do	E. D. Hogg.....	5 et 17 a.r.	6 et 3	8 do du do ..	126 00
Jordan Branch et Shelburne...... ..	W.G.Swinesburg	3½	3	8 do (du 1er août '93).	26 66
Judique et Upper South-west Mabou	E. McDonald...	11	1	12 do	50 00
Kempt et New Grafton..........	J. C. Wilson....	3½	1	12 do	22 48
Kempt Head et Upper Kempt Head	M. McKenzie...	3	2	12 do	42 00
Kennetcook Corner et Noel........	J. Murray.	20 a.r.	2	12 do	80 00
Kennington Cove et Louisburg.....	J. McLean.......	6	1	12 do	25 00
Kentville et station de ch. de fer...	E. E. Eaton. ...	200 vgs.	36	12 do (et arrérages)...	231 25
Kerrowgare et Low Moor.	J. McDonald....	4	1	12 do	20 00
Kerrowgare et Sunnybrae...	D. K. McDonald	4	2	12 do	46 00
Kewstoke et Whycocomagh	A. McQuien....	7½	1	12 do	45 00
Kingsburg et Lunenburg..........	E. Steverman...	31 a.r.	1	12 do	340 52
Kingsport et Medford.......	W. West	1½	3	12 do	40 00
Kingsport et station de ch. de fer..	A. G. Donald...	100 vgs.	24	12 do	60 00
Kingston Station et Melvern Square	T. Walker.....	2½	6	12 do	90 00
Kingston Station et North Kingston	T. H. Walker...	9 a. r. et 15 a.r.	1	9 do (du 1er juill. '93)	58 50
Kingston Station et station de chemin de fer..	A.C.Vanbuskirk	100 vgs.	12	12 do	50 00
Kingston Station et Rhodes...... ..	T. Walker......	15 a.r.	1	3 do (au 30 juin '93)..	19 50
Kingston Station et Tremont ...	A.C.Vanbuskirk	16 a.r.	2	6 do (au 30 sept. '93)..	62 50
do do ...	F. A. Gates ...	16 a.r.	2	6 do du do ..	52 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Kolbeck et Oxford	T. R. Smith	16 a. r.	1	9 mois (au 31 déc. '93).	39 00
do	D. Mulvoy	16 a. r.	1	3 do du do	11 75
La Have Island et West Dublin	J. Remby	5	1	12 do	85 00
Lake Ainslie, South Side, et Lewis Mountain	N. Martin	4	1	12 do	16 00
Lake Ainslie, South Side, et Strathlorne	D. E. McLean	17	2	3 do (au 30 juin '93).	35 50
do do	A. H. McKay	17	2	9 do du do	82 50
Lake Annis et station de ch. de fer	I. Whitman	40 vgs.	6	3 do (au 30 juin '93).	5 00
do do	G. A. Cossar	40 vgs.	6	9 do du do	21 00
Lakelands et station de ch. de fer	J. E. Brown	½	6	12 do	80 00
Lake Ramsay et New Ross	G. Ross	5	2	12 do	40 00
Lakevale et West Lakevale	J. Wallace	3	4	12 do	68 00
Landor et Lower Stewiacke	R. J. Pollock	4½	2	7 do (du 1er sept. '93)	18 08
Langilles et Lower Northfield	D. Godrey	3	1	12 do	35 00
Langilles et station de chemin de fer Northfield	W. Lowe	½	2	12 do	35 00
L'Anse à la Cabane et Iles de la Madeleine	W. Cormier	8½	2	Saison, service	60 00
Lapland et Newcomb	S. Demon	18 a. r.	1	12 mois	52 41
Lawrencetown et Mineville	J. Conrad	5	1	12 do	30 00
Lawrencetown et Nictaux Corner	H. Daniels	16 a. r.	3	5 do (du 1er nov. '93)	29 02
Lawrencetown et Outram	A. P. Phinney	11½	2	11 do (au 28 fév. '94)	90 75
do do	Z. Elliott	11½	2	1 do du do	8 25
Lawrencetown et stat. de ch. de fer	H. T. James	¼	12	12 do	74 00
Lawrencetown et Torbrooke	H. Daniels	33 a. r.	2 et 1	7 do (au 31 oct. '93)	69 41
Lawrencetown et West Lawrencetown	S. J. Hiltz	4	1	12 do	20 00
Leamington et Spring Hill Mines	G. Wilson	4	2	12 do	65 00
Leitches Creek et Upper Leitches Creek	M. Beaton	5	1	12 do	25 00
Lewis Bay et Marion Bridge	N. McDonald	32 a. r.	3	12 do	218 40
Lewis Bay et Upper Grand Mira	D. M. Gillis	5	3	12 do	40 00
Lingan et Sydney	D. McDonald	35 a. r.	6	3 do (au 30 juin 93)	112 50
do	J. O'Callaghan	35 a. r.	6	9 do du do	299 25
Linwood et station de ch. de fer	T. W. Kinney	2	12	12 do	100 00
Liscomb Mills et West Liscomb	L. F. Langilles	5½	2	12 do	80 00
Little Bass River et Pleasant Hills	D. McLaughlin	5	2	12 do	43 00
Little Bras d'Or et Long Island Main	N. O. Handly	6	1	3 do (au 30 juin '93).	12 50
Little Bras d'Or et Point Aconi	D. J. Walker	7	1	12 do	50 00
Little Harbour et New Glasgow	M. McKenzie	6	3	12 do	85 00
Little Harbour et Reidway	S. J. Reid	4	1	12 do	20 00
Little Judique et Rear Little Judique	D. McMillan	4	1	6 do (au 30 sept. '93).	10 00
do do	do	4	1	6 do du do	7 50
Little Pond et Sydney Mines	J. Peck	4	1	12 do	20 00
Little River et Oxford	A. Baird	4	2	12 do	50 00
Liverpool et Milton	A. L. West	3	12	12 do	180 00
Liverpool et Port Medway	do	10 et 13	3	12 do	360 00
Liverpool et Western Head	A. A. Shand	7	3	12 do	195 00
Loch Broom et stat. de ch. de fer	R. McLeod	¼	3	12 do	30 00
Loch Lomond et Stirling	J. Patterson	7	1	3 do (au 30 juin '93)	7 25
do do	A. McDonald	7	1	9 do du do	19 86
Logan's Tannery et station de chemin de fer	D. Logan	¼	12	12 do	68 48
Londonderry Station et station de chemin de fer	D. Giddens	⅛	12	12 do	30 00
Louisburg et South Louisburg	M. McRury	2½	3	3 do (au 30 juin '93)	12 50
Lourdes et station de ch. de fer	A. McDonald	⅓	12	12 do	50 00
Lovat et West River	H. McKenzie	5	3	12 do	82 48
Lower Canard et station de Port William	J. L. Bishop	7	6	12 do	225 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Lower Five Islands et Lynn	S. H. Webb	6	2	12 mois	58 00
Lower Five Islands et Parrsboro'	J. W. Broderick	13	6	12 do	340 00
Lower L'Ardoise et Pointe Michaud	T. Brymer	4	1	12 do	18 00
Lower Meagher's Grant et Meagher's Grant	W. McCurdy	2½	3	12 do	55 00
Lower Meagher's Grant et Musquodoboit Harbour	G. A. W. Rowlings	14	1	12 do	70 00
Lower Onslow et Truro	J. G. Millar	22 a. r.	3	12 do	200 00
Lower River Hebert et Maccan	C. Carter	9½	3	12 do	141 08
Lower River Inhabitants et Port Hawkesbury	G. Henesy	15½	3	7 do (au 31 oct. 93)	131 83
Lower River Inhabitants et Pointe Tupper	D. Cameron	15	3	5 do (du 1er nov. '93)	104 16
Lower Ship Harbour East et grande route postale	T. Keating	2	3	12 do	30 00
Lower Stewiacke et station de chemin de fer	R. J. Pollock	⅛	12	12 do	100 00
Lower Stewiake et Ramsay	W. Ramsay	5	1	12 do	28 00
Lower Stewiacke et Wittenburg	W. I. Boomer	23 a. r.	2 et 1	12 do	155 00
Lower Wentworth et Wentworth Station	B. Stevens	8	3	12 do	99 00
Lower West Jeddore et West Jeddore	L. Blakeney	3	1	12 do	20 00
Lower West Pubnico et Pubnico Harbour	N. A. D'Entrement	9	3	6 do (au 30 sept. '93)	97 50
do do	A. E. Carland	9	3	6 do du do	97 00
Lunenburg et station de ch. de fer	I. J. Hirtle	½	20	12 do	200 00
Lunenburg et Second Peninsula	E. Mason	5	1	12 do	40 00
McAdam's Lake et Steele's Lake	P. McKinnon	4	1	10 do (du 1er juin '93)	16 66
McAulay's et Peter's Brook	J. McLeod	3	1	12 do	20 00
McCallum Settlement et Upper North River	A. McCallum	3	3	12 do	70 00
McCarthy's et Spry Bay	J. P. McCarty	2½	3	12 do	45 00
McIntyre's Lake et station de chemin de fer	D. McIntyre	¼	6	12 do	25 00
McKinnon's Harbour et station de chemin de fer	J. Y. Gillis	½	6	12 do	30 00
McPherson's et Pinedale	J. Gillies	7½	2	1 do (au 30 avril '93)	6 25
Mabou et Mabou Coal Mines	D. McDonald	8	3	12 do	90 00
Maccan et station de chemin de fer	R. D. Roach	100 vgs.	24	12 do	150 00
Mader's Cove et Mahone Bay	A. Lohnes	3	6	12 do	110 00
Mahone Bay et Oakland	J. Ernst	3	1	11 do (du 1er mai '93)	9 16
Mahone Bay et station de ch. de fer	J. B. S. Zwicker	1	20	12 do	112 08
Mahone Bay et Upper New Cornwall	J. E. Dunn	13	1	12 do	89 48
Mahone Bay et Walden	C. Nass	14	1	1 do (du 1er mai '94)	3 33
Main à Dieu et Scatarie Island	M. McCuish	9	1	12 do	150 00
Maitland et Noël	J. Woodworth	12	6	12 do	309 00
Maitland et Shubénacadie	T. Cox	20	6	12 do	540 00
Malagash Point et Wallace	J. A. Harvey	31 a. r.	3	12 do	198 92
Malagawatch et River Dennis	K. McKenzie	8 et 5	3 et 2	12 do	179 00
Malagawatch et West Bay	M. McLeod	16	3	12 do	400 00
Malignant Cove et Merigomishe	W. J. McDonald	22½	6	12 do	800 00
Manganese Mines et Valley Station	J. Irving	6½	2	12 do	60 00
Margaree Forks et North-E. Branch Margaree	A. G. McDonald	5	6	12 do	119 00
Margaretville et Middleton	L. P. Schaffner	22 a. r.	3	12 do	194 00
Margaretville et Morden	J. Redgate, jeune	14	1	11 do (au 28 fév. '94)	54 08
do do	do	15	1	1 do du do	5 26

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant. $	c.
Marion Bridge et Trout Brook....	N. Ferguson....	5	1	12 mois	25	00
Marshalltown et stat. de ch. de fer.	W. Marshall...	1½	12	12 do	97	00
Marshy Hope et stat. de ch. de fer.	A. McDonald...	100 vgs.	3	12 do	30	00
Mattatall's Lake et Tatamagouche..	A. Patriquin....	9	1	3 do (au 30 juin '93).	10	00
do do ..	do	9	1	9 do du do ..	37	50
Mavilette et Yarmouth......... ..	A. Bain	20	6	12 do	313	00
Meadow's Road et Sydney Forks...	S. Gillis	4	2	12 do	40	00
Meadowville Station et station de chemin de fer.	A. Fraser. ...	⅛	12	12 do	40	00
Meadowville Station et Sundridge	H. Ross........	4	3	1 do (du 1er mars '94).	6	50
Meiklefield et Main Post Road.....	D. McInnis.....	2	2	12 do	40	00
Meiklefield et Woodfield...........	J. D. Meikle....	4	1	1 do (du 1er mars '94)	1	66
Melrose et Sunnybrae . .., ...	H. E. Stewart ..	32½	3	4 do (du 1er déc. '93)..	137	57
Merigomishe et station de ch. de fer	J. W. Dunn....	½	12	12 do	96	00
Meteghan et station de chem. de fer	E. E. Sheehan..	5½	12	12 do	200	00
Meteghan Station et station de chemin de fer........	A. Geddry . .	¼	12	12 do	40	00
Middleboro' et North Middleboro'..	J. R. Chapman .	2	3	12 do	25	00
Middle Musquodoboit et Moore River Gold Mines.	J. Higgins... ..	14	2	12 do	137	00
Middle Musquodoboit et Murchyville.........	W. McCurdy....	5	2	12 do	49	00
Middle Musquodoboit et South Branch.................	G. McLeod.....	12	1	12 do	75	00
Middle Musquodoboit et Wyse's Corner.........	W. McCurdy...	27 a. r.	3	12 do	180	00
Middleton et Nictaux West... ...	E. Nichols......	8	6	12 do	140	00
Middleton et Port George..........	R. G. Anderson.	8	3	12 do	125	00
Middleton et station du chem. de fer	D. Fiendel.....	¼	18	12 do	112	32
Milford Station et stat. du ch. de fer	J. W. Wickwire.	¼	12	12 do	60	00
Mill Road et New Ross..........	G. Ross..	5	1	12 do	40	00
Minudie et River Hebert, West Side.........	T. Mack........	7	6	12 do	315	00
Monks Head et Pomquet Chapel...	F. Boudrot.....	2½	3	5 do (au 31 août '93)	18	75
do do ..	J. Morell.	2½	3	7 do du do	26	25
Mooseland et Tangier	T. H. Hilchey...	13	2	12 do	116	00
Morden et Victoria Harbour.	W. Dempsey....	3½	1	12 do	24	00
Moser's River et West River Sheet Harbour	J. H. Dimock...	35	3	12 do	600	00
Mossman's Grant et Northfield	H. Arenburg....	2½	1	12 do	30	00
Mossman's Grant et station de chemin de fer de Riversdale.	W. S. Baker....	100 vgs.	2	12 do	20	00
Mountain Road et River John....	H. Baillie.......	4	2	12 do	39	48
Mount Cusack et Sydney.... ..	H. Cusack . .	7	1	12 do	45	00
Mount Denson et stat. de ch. de fer	M. J. Shaw... .	⅕	6	12 do	80	00
Mount Thom Settlement et Salt Springs..	A. McKay.....	6	2	12 do	70	00
Mount Uniacke et Oland....... ...	E. Pentz........	22 a. r.	2	12 do	120	00
Mount Uniacke et stat. de ch. de fer	J. McLean......	135 vgs.	12	6 do (au 30 sept. '93)..	25	00
do do ..	do	135 vgs.	12	6 do du do ...	31	20
Munro's Bridge et Orangedale.	H. A. Archibald	1½	2	12 do	25	00
Musquodoboit Harbour et Petpeswick Harbour........... ...	B. Young.. ...	6	3	12 do	65	00
Musquodoboit Harbour et Pleasant Point	R. J. Stevens...	11	2	12 do	110	00
Nappan Station et stat. de ch. de fer	A. C. Barry.....	75 vgs.	12	12 do	80	00
New Albany et station de ch. de fer	H. L. Oakes....	¾	2	12 do	25	00
New Campbellton et New Harris ..	D. Morrison....	5	1	12 do	30	00
New Campbellton et North Sydney..	L. Kehoe......	20	3	12 do	340	00
New Cumberland et West LaHave Ferry	J. L. Corkum...	9⅓ a. r.	1	12 do	45	00
New Edinburgh et Weymouth Bridge.	A. Deveaux.....	5¼	6	12 do	160	00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
New Glasgow et stat. de ch. de fer.	J. W. Church...	¼	42	12 mois	437 48
New Glasgow et Trenton..........	do ...	1½	12	12 do	200 00
New Harbour et White Head... ..	W. Diggdon....	25	2	12 do	294 00
Newport et Newport Landing......	G. Benedict.....	8 et 9	4 et 2	12 do	217 00
Newport et Newport Station.......	J. F. Rathbun..	5	12	12 do	250 00
Newport et South Rawdon	J. W. Hennessy.	24 a. r.	1	12 do	73 00
Newport et Upper Newport.......	R. G. Cochran..	10½ a. r.	1	12 do	30 00
Newport et Walton..........	E. A. Bancroft..	20	6	12 do	778 64
Newport Station et stat. de ch. de f.	L. H. Sweet...	12 vgs.	24	12 do	50 00
New Ross et Vaughans	C. F. Meister...	15	2	12 do	135 00
Newtown et South End Lochaber...	M. Carroll....	8	1	12 do	40 00
Newville et station de chem. de fer.	D. P. Young....	20 vgs.	12	9 do (au 31 déc. '93)...	7 50
do do	do	20 vgs.	12	3 do do do ...	4 68
Noel et Shubenacadie..........	R. Webb.	32	1	12 do	139 00
Noel et Walton..........	J. Woodworth ..	14	6	12 do	381 00
North Ainslie et grande route post.	H. McDonald. .	1	2	12 do	20 00
North East Branch Margaree et Upper Settlement Middle River..	J. J. Ross	13	2	12 do	104 00
North End Lochaber et West Side Lochaber..........	J. A. Stewart...	5	3	12 do et arrérages.....	86 10
North Range Corner et st. de ch. de f.	C. B. McNeill..	½	12	12 do	65 00
North Range Corner et South Range	J. E. Marshall..	3	2	12 do	40 00
North River Bridge et South Gut Ste. Ann's	A. G. Morrison.	14	2	12 do	108 16
North River Bridge et Tarbot......	A. Morrison....	3	3	12 do	26 00
North Sydney et stat. de ch. de fer	A. McDougall...	½	12	12 do	125 20
North Sydney et boîtes aux lettres..	J. Dooley......	¼	18	1 do 13 jours (du 16 fév. '94)......	11 40
North Sydney et Sydney Mines....	N. McAulay....	2	12	12 do	146 00
North Sydney et Sydney..........	J. B. Jackson...	....	.....	Voyages spéciaux.	9 50
North-west Arm et Rear Balls Creek	M. McMillan....	3	1	3 mois (au 30 juin '93)...	5 00
do do	D. E. McKenzie.	3	1	9 do du do ...	9 00
Norwood et station de ch. de fer...	D. A. Saunders.	100 vgs.	6	12 do	49 96
Nyanza et West Side Middle River..	A. McLennan...	4	2	12 do	35 00
Oakfield et stat. de chemin de fer..	J. W. Lawrie...	¼	12	12 do	40 00
Oban et St. Peter's..........	R. Morrison....	16 a. r.	2	12 do	70 00
Odin et Stewiacke Cross Roads....	S. Deyarmond..	8¼	2	12 do	110 00
Old Bridgeport Mines et grande route postale..........	F. J. Mitchell ..	1	6	12 do	50 00
Onslow Station et stat. de ch. de fer.	A. McCurdy...	¼	12	12 do	60 00
Orangedale et station de ch. de fer.	H. A. Archibald	¼	12	12 do	80 00
Outer Island Port Hood et Port Hood..........	W. D. Smith....	3	3	12 do	37 50
Oxford et Oxford Junction Station	N. S. Thompson.	3½	12	12 do	275 00
Oxford et station de chemin de fer .	F. A. Black....	¾	12	12 do	72 00
Oxford et Rockly..........	G. H. Lewis....	10	2	12 do	89 00
Paradise Lane et stat. de ch. de fer	W. F. Morse....	½	12	6 do (au 30 sept. '93).	40 00
do do ..	H. W. Longley.	½	12	6 do du do ..	40 00
Paradise Lane et Roxbury........	W. Gormley...	7	1	12 do	35 25
Parrsboro' et Partridge Island.....	J. Gilbert.......	2	6 et 2	11 do (au 28 fév. '94).	68 75
Parrsboro' et station de ch. de fer..	F. McAleese....	½	12	12 do	65 00
Parrsboro' et Three Sisters.........	J. W. York.....	32 et 13	6 et 3	12 do	998 12
Parrsboro' et Two Islands....... ..	T. W. McKay..	6½	2	12 do	65 00
Pennant et Sambro..........	J. E. Tough....	3	2	12 do	20 00
Pictou et Pictou Island..........	J. Currie.......	12	1	12 do	260 00
Pictou et Pictou Landing..........	G. J. Christie...	1¼	6	12 do	235 00
Pictou et station de chemin de fer.	W. McDonald..	¼	T.q.r.	12 do	402 00
Pictou et Steamer "Stanley"......	B. Flynn....	....	...	Saison 1893-94.........	30 45
Pictou et Toney River..........	T. G. Anderson	30 a. r.	3	11 mois (au 28 fév. '94)	273 16
Pictou et West River Station ...	do ..	25½	3	12 do	342 56

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Piedmont Valley et station de chemin de fer	J. A. McDonald.	¼	6	12 mois	48 00
Pine Tree et station de ch. de fer	R. Mitchell	1½	3	12 do	60 00
Pinevale et Salt Springs	J. Gillis	8	2	11 do (du 1er mai '93)	73 33
Pirate Harbour et st. de ch. de fer	R. Peeples	½	12	12 do	80 00
Pirate Harbour et St. Francis Harbour	H. Whooten	18	3	12 do	220 00
Pleasant Valley et station de ch. de f.	L. Craig	1½	2	12 do	50 00
Plympton et station de ch. de fer	G. McDonald	3	12	12 do	120 00
Point Edward et Sydney	D. Beaton	4½ et 8	1	12 do	40 00
Pomquet Chapel et st. de ch. de fer.	C. Duong.	2	6	12 do	70 00
Port Beckerton et Port Hillford	G. S. Taylor	8	1	12 do	52 00
Porter's Lake et West Chezzetcook	J. R. Bishop	4½	3	12 do	80 00
Port Hastings et station de ch. de fer de la Point-Tupper	H. A. Archibald	6¼	12	12 do	522 00
Port Hastings et quai du ch. de fer.	do	¼	6	9 do (au 31 déc. '93)	58 75
do do	do	¼	6	1 do et 3 jours (du 26 fév. '94)	7 50
Port-Hastings et The Long Stretch	do	4½	1	12 do	40 00
Port-Hawkesbury et Sydney	J. Morrison	100	6	11 do (au 28 fév. '94)	8,250 00
do do	J. S. M. Morrison	100	6	1 do du do	750 00
Port-Hood et Port-Hood-Island	J. Smith	1½	2	12 do	52 00
Port-Joli et rivière Ste-Catherine	L. Robertson	6	1	12 do	40 00
Port-Matoon et South-west Port-Matoon	C. Therian	4	1	12 do	32 00
Port-Mulgrave et station de ch. de f.	R. Trites	1	12	12 do	80 00
Port-Philip et Pugwash	G. H. Lewis	4½	3	12 do	61 00
Port-Royal et West Arichat	A. McDonald	3	3	12 do	100 00
Port-Williams et Port-Williams Station	J. L. Bishop	1	6	9 do (au 31 déc. '93)	52 92
do do	do	1	6	3 do du do	15 62
Port-Williams et Town Plot	E. Burbidge	2½	3	12 do	57 00
Port-Williams Station et station de ch. de fer	F. E. Forsyth	12 vgs.	24	12 do	62 60
Port-Williams Station et White Rock Mills	J. L. Bishop	5	3	12 do	67 00
Preston et grande route postale	D. Deloughry	¼	6	12 do	60 00
Princeport et Truro	W. Archibald	23 a.r. et 16 a.r.	6, 2 et 1	6 do 3 jours (au 3 oct. '93)	116 00
do do	J. D. Nelson	23 a. r. et 16 a.r.	6 et 2	5 do 28 jours (du 4 oct. '93)	122 95
Princeville et West Bay Road	R. McDonald	11 a. r.	3	12 do	100 00
Pugwash et Pugwash River	D. H. Fraser	6	3	7 do 3 jours (au 3 nov. '93)	47 40
Pugwash et station de ch. de fer	M. Chapman	½	12	12 do	100 00
Quinan et Tusket	L. Porter	12	2	6 do (au 30 sept. '93)	45 00
do do	J. Minse	12	2	6 do du do	37 50
Rawdon et Walkerville	W. I. Walker	4	2	10 do (du 1er juin '93)	37 50
Rear Black River et West Bay	M. Morrison	4	2	12 do	72 00
River Bourgeoise et River Tear	M. Boudriot	3	6	12 do	94 00
Riverdale et Weymouth Bridge	J. E. Wagoner	10	1	12 do	34 00
River Dennis et station de ch. de fer	H. A. Archibald	1½	6	12 do	45 00
River Dennis et River Dennis Centre	D. Cameron	3	2	11 do (au 28 fév. '94)	27 50
do do	do	3	3	1 do du do	3 75
River Dennis Station et station de chemin de fer	P. McLean	⅛	6	12 do	10 00
River Hebert et River Hebert Station	T. A. Lowther	1½	12	12 do	200 00
River John et station de ch. de fer.	W. Gammon	1	12	12 do	100 00
River John et Welsford	J. A. McKay	3	3	3 do (au 30 juin '93)	10 00
do do	A. Cameron	3	3	9 do du do	18 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Riversdale et station de ch. de fer..	D. Fraser.	1/16	12	12 mois	44 00
Riversdale et Upper Kemptown....	K. J. McLean..	8½	2	12 do	163 20
Rockingham et South Ohio........	J. E. Allen.....	11 et 9	3 et 2	9 do (au 31 déc. '93)..	168 75
do do	do	20	3	3 do du do ..	81 25
Rockingham Station et station de chemin de fer..	L. E. Smith....	½	12	8 do 13 jours (au 13 déc. '93)... ..	56 08
do do .	E. Davidson....	½	12	3 do 18 jours (du 14 déc. '93)......	23 92
Roman Valley et Saint-André.....	P. E. Farrell ...	15	3	12 do	166 00
Roseburn et Whycocomagh	J. D. McLean .	8	1	12 do	26 00
Round Hill et station de ch. de fer.	C. E. Spurr.....	⅙	12	12 do	75 00
Saint-André et Upper Springfield..	L. Cameron....	5 et 9½	1	12 do	108 72
Saint-Paul et station de ch. de fer..	W. McDonald..	¼	12	4 do (du 1er déc. '93).	20 00
Saint-Pierre et West Bay	H. McDougall..	28	3	12 do	400 00
Sable River et Swansburg........ ..	W. E. Herkins..	10½	3	12 do	200 00
Salem et Stanley	H. Logan... .	2	2	12 do	40 00
Salt Springs Station et station de chemin de fer....	J. W. Black....	20 vgs.	12	12 do	20 00
Sandford et Yarmouth.......... ..	A. Bain.......	20 a.r.	2	12 do	105 00
Saulnierville et station de ch. de fer	M. Saulnier.....	1¾	12	12 do	100 00
Saulnierville Station et station de chemin de fer	B. Comeau......	⅛	6	12 do	25 00
Scotch Village et Woodville.......	S. Cochran ...	10 a.r.	1	12 do	45 00
Scotsburn Station et station de chemin de fer....	D. McKay .. .	50 vgs.	12	12 do	50 00
Scottsville et Upper Margaree	H. McKay	3	2	11 do (du 1er mai '93).	27 50
Shad Bay et White's (Prospect Road).................. .. .	M. Burke.	2	4	12 do	45 00
Sheffield Mills et stat. de ch. de fer.	W. A. Bishop...	¾	12	9 do (au 31 déc. '93)...	45 00
do do ..	W. L. Harris...	¾	12	3 do du do ..	15 00
Shelburne et Upper Ohio	E. D. Hogg. ...	38 a.r.	1	12 do	82 00
Sherbrooke et West River Sheet Harbour......	J. S. Cameron..	60	3	12 do	750 00
Ship Harbour Lake et Ship Harbour Lake.....	J. W. Webber.	23 a.r.	3	12 do	190 00
Shubenacadie et station de ch. de f.	A. Kirkpatrick .	100 vgs.	36	12 do	190 00
Shubenacadie et Upper Nine Mile River......	J. W. Densmore.	33 a.r.	1	12 do .et arrérages.....	100 50
Shunacadie et station de ch. de fer.	S. McKinnon...	½	6	12 do	30 00
Six Mile Road et Wallace Station..	A. Benjamin....	3	3	12 do	30 00
Skye Mountain et Whycocomagh...	A. G. Nicholson	6	1	12 do	32 00
Sluice Point et Surette Island ..	J. J. Surette....	2	1	3 do (au 30 juin '93)..	6 25
do do	J. Moulasong...	2	1	9 do du do ..	22 50
Sluice Point et Tusket.	A. J. Lent	6	1	12 do	40 00
Smith's Cove et station de chemin de fer de Bear River	E. W. Potter...	½	12	12 do	50 00
Sober Island et Watt Section Sheet Harbour.....	J. Wesell.......	6	3	12 do	100 00
Somerset et station de chemin de fer de Berwick	G. W. Kinsman.	2¾	4	12 do	70 00
Southampton et stat. de ch. de fer..	G. S. Davidson.	¾	12	6 do (au 30 sept. '93).	37 50
do do ..	do ..	¾	12	6 do du do ..	35 10
South Branch et Upper Stewiacke..	G. Cox.........	19 a.r.	3	12 do	98 00
South Farmington et station de chemin de fer.....	T. A. Pearson ..	1½	12	12 do	90 00
South Farmington et Torbrooke Mines	G.E. Spurr.....	3	3	12 do	50 00
South Harbour et White Point.....	J. McPherson...	9	2	12 do	95 00
South Merland et Tracadie.... ..	M. Delorey.....	8	1	12 do	34 00
South Ohio et station de ch. de fer.	W. Crosby......	⅛	12	9 do (au 31 déc. '93)..	30 00
do do	do	⅕	12	3 do du do ..	13 26

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Écosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
South West Margaree et Upper Margaree	A. McLellan	5	2	7 mois (au 31 oct. '93)	21 23
do do	A. McDonald	5	2	5 do du do	17 47
Springfield et station de ch. de fer	S. P. Grimm	½	6	12 do	65 00
Spring Hill Junction et station de chemin de fer	J. A. Dunn	⅛	12	12 do	40 00
Springhill Junction et station de chemin de fer, transfert entre	J. A. Dunn	⅛	6	12 do	30 00
Spring Hill Mines et stat. de ch. de f.	J. Anderson	½	24	12 do	240 00
Spring Hill Mines et Windham Hill	F. Shurman	7	2	12 do	80 00
Springville et station de ch. de fer	J. Holmes	⅜	12	4 do (du 1er déc. '93)	25 00
Stellarton do do	J. Bartley	¼	36	12 do	250 00
Stoddarts et Dalhousie Station	C. W Stoddart	⅞	2	12 do	29 72
Strathlorne et Whycocomagh	J. A. McKinnon	26	2	12 do	228 00
Streets Ridge et Thomson's Mills	W. E. Lockhart	20½	6	12 do	279 00
Sunnybrae et station de ch. de fer	T. McDonald	⅛	12	4 do (du 1er déc. '93)	16 66
Sydney do do	J. McKinnon	¼	12	12 do	100 00
Tatamagouche et stat. de ch. de fer	W. B. McLellan	½	12	12 do	75 00
Tatamagouche et Tatamagouche Mountain	K. Dobson	18½ a. r.	3	5 do (au 31 août '93)	72 91
do do	D. Menzie	18½ a. r.	3	7 do du do	102 08
Tatamagouche et The Falls	J. H. Lombard	16 a. r.	3	12 do	186 64
Tatamagouche et West New Annan	D. Menzie	6¾	3	12 do	100 00
Thomson's Mills et stat. de ch. de f.	J. S. Ross	¼	12	12 do	40 00
Thomson's Mills et Westchester	E. J. Purdy	13	2	12 do	150 00
Tidnish Bridge et grande route post.	D. Amos	1	3	12 do	31 20
Torbrooke et Torbrooke Mines	W. Brown	1½	2	5 do (du 1er nov. '93)	16 66
Torbrooke et Tremont	W. Brown	5	1	3 do (au 30 juin '93)	12 50
do do	G. W. Wheelock	5	1	8 do (au 28 fév. '94)	30 00
do do	do	5½	1	1 do du do	4 12
Tracadie et station de chemin de fer	P. Delorey	½	12	12 do	60 00
Truro et station de chemin de fer et boîtes aux lettres	C. B. Archibald	½ et ¼	60et18	12 do	400 00
Truro, boîtes aux lettres de la station et wagons-poste	C. B. Archibald	50 vgs.	36	3 do (au 30 juin '93)	6 25
do do	I. T. Miller	50 vgs.	36	9 do du do	37 50
Tupperville et station de ch. de fer	D. S. Chipman	¼	12	12 do	50 00
Tusket Wedge et Yarmouth	B. LeBlanc	12	6	12 do	200 00
Upper Clements et station de chemin de fer de Potter	F. Williams	1/16	12	12 do	50 00
Upper Dyke Village et station de chemin de fer	R. Harris	3	12	12 do	118 00
Upper Musquodoboit et West River, Street Harbour	J. S. Stewart	26	3	12 do	394 00
Upper Newport et Woodville	O. R. Sweet	1½	1	12 do	20 00
Valley Station et stat. de ch. de fer	M. A. Johnson	600 vgs.	12	12 do	75 00
Wallace et station de chem. de fer	B. Betts	2	12	12 do	180 00
Wallace et Wallace Bridge	B. Betts	2	6	12 do	100 00
Wallace Grant et Wallace Station	R. H. Tingley	4	3	12 do	49 60
Wallace Station et stat. de ch. de fer	J. F. Allan	⅓	6	12 do	30 00
Waterville et station de ch de fer	I. S. Pineo	100 vgs.	12	12 do	50 00
Waterville et South Waterville	F. Parrish	11 a. r.	1	12 do	32 00
Waverley et Windsor Junction	J. Otto	3	6	12 do	130 00
Wentworth Creek et Windsor	J. Trider, sen.	2½	3	12 do	70 00
Wentworth Station et stat. de ch. de f	A. Barclay	135 vgs.	12	12 do	60 00
West Bay et station de chemin de fer de West Bay	P. McFarland	5	6	12 do	145 00
West Branch River John et Scotsburn Station	W. A. Berry	15	6	12 do	460 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
West Brook et station de ch. de fer	N. F. Taylor....	1	12	12 mois................	110 00
West Brook Mills et stat. de ch. de f.	S. Roscoe.......	1	12	9 do (au 31 déc. '93).	75 00
do do ..	M. Roscoe ..	1	12	3 do du do ..	25 00
West Merigomishe do ..	J. R. McDonald.	1	6	12 do	40 00
West River Station do ..	E. M. Fraser...	75 vgs.	12	12 do	60 00
Westville et station de chem. de fer	J. Maxwell.....	¼	24	12 do	120 00
Weymouth do ..	C. D. Jones.....	1½	12	12 do	156 00
Weymouth Bridge do .	[illegible]. J. Hoyt.....	¼	12	2 do	40 00
Whycocomagh do ..	H. A. Archibald.	10	6	12 do	300 00
Wilmot et station de chemin de fer	E. Cumminger..	1¼	12	12 do	95 00
Windsor do ..	P. Burnham...	½	24	12 do	312 00
Windsor Junction et stat. de ch. de f.	P. Hessian......	⅛	36	12 do	80 00
Windsor Junction et Halifax, wagons-poste d'Annapolis et Moncton	P. Hessian.... .	20 vgs.	6	12 do	60 00
Wolfville et station de chem. de fer	G. V. Rand.....	⅛	24	12 do	100 00
Woodbourne do ..	D. Ballentine...	1½	2	12 do	50 00
Yarmouth do ..	A. Bain	½	12	12 do	149 00
Yarmouth et boîtes aux lettres. ..	A. P. Hood.....	2 a. r.	2	12 do	120 00
Frais des malles de l'Ile du Prince-Edouard à Pictou....	E. McPhail.....	....	....	Saison 1893-94.........	50 00
				Total	$1[illegible]4,636 48

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE D'OTTAWA.

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Alba et Salter's Corners	W. Matheson	¼	3	1 mois (du 1er mars '94)	2 08
Alexandria et Dornie	H. A. Ahern	4½	2	9 jours (au 9 mai '93)	6 00
Alexandria et Kirkhill	A. D. McGillivray	11	6	3 mois (au 30 juin '93)	81 25
do do	G. McIntosh	11	6	9 do du do	187 50
Alexandria et McCrimmon	A. D. McLeod	9	6	3 do (au 30 juin '93)	51 67
do do	L. Lacombe	9	6	9 do du do	180 00
Alexandria et station de ch. de fer	A. J. McDonald	1	24	12 do	112 68
Alexandria et stat. de Green Valley	A. McMillan	4	12	12 do	175 00
Alexandria et Saint-Raphaël-Ouest	J. Andre	11	6	12 do	335 00
Alfred et Montebello	L. Larocque	9	6	12 do	200 00
Alice et Pembroke	H. Tabbert	11	1	12 do	50 00
Allumettes, Ile aux, et Pembroke	J. J. McGuire	7	2	12 do	110 00
Almonte et Carleton Place	W. Lawson	8	12	12 do	190 00
Almonte et Clayton	J. Khull	10 et 12	6	12 do	200 00
Almonte et station de chemin de fer	D. Shaw	¼	24	12 do	207 44
Almonte et West Huntley	Mrs. B. Manion	12	3	12 do	196 00
Althorpe et Maberly	J. Ritchie, aîné	10½	2	12 do	80 00
Angers et station de chemin de fer	L. Moncion	¼	6	12 do	60 00
Annesley et North Onslow	P. Killoran	4	1	12 do	35 00
Apple Hill et Martintown	J. Simpson	10 et 5	12	6 do (16 jours du 15 sept. '93)	135 87
Apple Hill et station de ch. de fer	D. McCallum	¼	12	12 do	93 90
Appleton et Carleton Place	J. Coultice	4¼	12	12 do	195 00
Archer et Boucks Hill	A. Gallinger	9	3	12 do	90 00
Arnprior et Fitzroy Harbour	W. A. Shirreff	12	6	10 do (au 31 janv. '94)	208 33
Arnprior et station de ch. de fer	H. Hatton	½	24	12 do	215 76
do do	J. Dagenais	¼	12	2 do (du 1er fév. '94)	12 75
Arnprior et White Lake	P. Doolan	33 a. r.	6	12 do	503 75
Arundel et Rockaway Valley	C. Sinclair	5	1	12 do	30 00
Ashton et Prospect	W. Burrows	11	3	12 do	235 00
Ashton et station de chemin de fer	H. S. Conn	2	6	12 do	100 00
Aultsville et Bush Glen	H. E. Bush	9	2	12 do	89 00
Aultsville et East Williamsburg	W. Casselman	3	6	12 do	75 00
Avonmore et station de ch. de fer	S. E. Shaver	¼	12	12 do	60 00
Aylmer et station de chemin de fer	A. M. Holt	½	24	12 do	208 66
Aylwin et station de chemin de fer de Kazubazua	L. Noël	6	12	2 do (du 1er fév. '94)	66 66
Baie des Pères et Haileybury	C. C. Farr	14 h. 5 é.	1	12 do	50 00
Baie des Pères et Lac Témiscamingue	J. Mann	¾	1	12 do	24 74
Baie des Pères et Témiscamingue-Nord	A. McBride	22	1	12 do	200 00
Bainsville et station de ch. de fer	D. McCuaig	⅛	12	12 do	60 00
Bainsville et Curry Hill	J. A. Curry	3	3	4 do (du 1er déc. '93)	25 00
Balderson et Preston Vale	C. McNiece	5	3	12 do	80 00
Balvenie et Strains' Corners	J. Holly	1	2	12 do	10 00
Bark Lake et Brudenell	M. et J. Billings	22	1é. 2h.	12 do	190 00
Bark Lake et Murchison	B. Reynolds	17	1	3 do (au 30 juin '93)	30 00
Barryvale et station de chemin de fer K. et P	P. Barry	150 vgs.	6	12 do	35 00
Basin Depot et Eganville	R. Reeves	49	2	12 do	525 00
Basin du Lièvre et stat. de ch. de fer	F. X. Nanaville	½	6	12 do	66 00
Bearbrook et Canaan	C. Armstrong	19 a. r.	3	12 do	170 00
Bearbrook et traverse de ch. de fer	do	3	6	12 do	105 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Bearbrook et Sarsfield	S. Daoust	10	3	12 mois	140 00
Beckstead et Dunbar	J. J. Colquhoun	13	3	12 do	116 00
Beechgrove et Quyon	S. Mohr	4½	3	12 do	100 00
Bellmount et Otter Lake	G. Palmer	6	2	12 do	55 00
Billerica et station de chemin de fer	Mme E. A. Pritchard	⅙	12	12 do	20 00
Bishop's Mills et Prescott	C. W. Knapp	16	3	12 do	255 00
Bissett's Creek et stat. de ch. de fer.	C. Carmichael	20 vgs.	12 et 14	9 do (au 31 déc. '93)	20 32
do do	T. W. Watmough	20 vgs.	12	3 do du do	6 24
Blackburn et Orléans	R. Dagg	3	2	12 do	50 00
Blakeney et station de chemin de de Snedd-n	J. Mantel	¼	6	5 do (du 1er nov. '93)	32 50
Blanche et Inlet	G. Biehler, jeune	4½	3	5 do (du 1er nov. '93)	12 50
Blanche et Thurso	G. Biehler, jeune	16	3	12 do	179 00
Boileau et Glen Gordon	G. Clarke	6	1	12 do	50 00
Boileau et Vernet	P. Mahew	4	1	12 do	30 00
Bois Franc et Mattawa	C. Rankin	40	1	12 do	400 00
Booth et Dumoine	J. Lafrenier	46	1	6 do (au 30 sept. '93)	150 00
Borromée et Orléans	T. Vachon	4	1	12 do	35 00
Bouck's Hill et Froatsburn	W. Lapointe	4	2	12 do	40 00
Bowesville et station de ch. de fer	P. Nelligan	2	3	12 do	60 00
Braeside et station de chemin de fer	J. Gillies	1/16	12	12 do	50 00
Brays Crossing et stat. de ch. de fer.	C. Bray	20 vgs.	2	12 do	12 00
Breadalbane et Vankleek Hill	C. Campbell	5	3	12 do	75 00
Bristol et Glengyle	G. Morrison	10	6	12 do	200 00
Bristol Mines et Elmside	R. Campbell	3	3	12 do	75 00
Britannia Bay et station de ch. de f.	B. McAmmond	30 vgs.	12	12 do	5 00
Brockville et Morristown, N.-Y.	T. Burns	2	6	12 do	148 00
Brockville et station de ch. de fer	W. Curry	1	12	12 do	140 85
do do	J. Cavanagh	1	14	12 do	91 25
Brockville, transferts des chemins de fer Can. du P. et Grand-Tronc	do	20 vgs.	T.q.r.	12 do	370 00
Brockville Junction et transfert du chemin de fer du Grand-Tronc	do	....	T.q.r.	12 do	36 00
Brockville et boîtes aux lettres	J. McKenny	3¾	T.q.r.	12 do	150 00
Brodie et Glen Robertson	W. Sabourin	5	6	12 do	175 00
Brook et Wemyss	B. McKeracher	3	2	12 do	70 00
Brudenell et Castile	E. Bennett	9	1	12 do	80 00
Brudenell et Emmett	E. Ring	13½	2	12 do	127 40
Bryson et Portage du Fort	C. Murtagh	8	6	12 do	200 00
Bryson et station de chemin de fer	do	5	12	12 do	195 00
Buckingham et High Rock	C. W. Pearson	23½ h. et 22½ é.	6 et 3	12 do	600 00
Buckingham et station de ch. de fer.	do	¼ et 4	12	3 do (au 30 juin '93)	24 25
do do	do	12	4	9 do du do	148 92
Burnstown et Springtown	A. Wilson	5	3	12 do	80 00
Burritt's Rapids et North Montague	H. Thompson	7	1	12 do	45 00
Cahore et Crysler	G. S. Johnstone	4	3	12 do	62 00
Calabogie et High Falls	T. Dillon	7	1	12 do	52 00
Calabogie et station de ch. de fer	D. Dillon	½ et ¼	12	12 do	98 00
Caldwell et Glengyle	R. Horner	1	6	12 do	50 00
Caldwell et Weirstead	do	3	1	12 do	20 00
Caldwell's Mills et stat. de ch. de fer.	M. McDonald	¾	12	12 do	50 00
Caledonia Springs et L'Orignal	I. Lalande	9	3	12 do	156 00
do do	do	9	3	Saison 1893	63 00
Calumet, Ile au, et Campbell's Bay	J. E. Cahill	1½	13	12 mois	93 33
Calumet, Ile au et Dunraven	C. Barsalon	5	3	12 do	78 00
Calvin et Mattawa	A. Sparks	7	3	1 do (du 1er mars '94)	4 17
Camelot et North Bay	R. B. Jessup	4½	1	12 do	45 00
Campbell's Bay et stat. de ch. de fer.	P. McNally	40 vgs.	12	12 do	20 00
Cantley et Kirk's Ferry	Mme M. Reid	3	3	12 do	90 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Cantley et Lucerne	R. Blackburn	19	1	12 mois	125 00
Cantley et Wilson's Corners	H. Wilson	5	1	12 do	32 00
Cardinal et Hyndman	J. Hyndman	$15\frac{1}{4}$	3	12 do	290 00
Cardinal et station de chem. de fer	W. Stitt	1	21	12 do	109 50
Carleton Place et stat. de ch. de fer	P. P. Salter	$\frac{3}{4}$	42	12 do	415 70
Carleton Place et Scotch Corners	D. Sinclair	7	2	12 do	71 50
Carp et Elm	W. Falls	3	3	12 do	75 00
Carp et station de chemin de fer	W. H. Bleeks	$\frac{1}{4}$	12	2 do (du 1er fév. '94)	12 75
Carsonby et North Gower	B. Eastman	$3\frac{1}{2}$	3	12 do	75 00
Carswell et Renfrew	F. Saunders	5	1	12 do	50 00
Cascades et station de chem. de fer	T. M. Reid	$\frac{1}{4}$	12	12 do	20 00
Cashion's Glen et Cornwall	J. J. Cashion	15	3	12 do	290 00
Casselman et Crysler	B. Coriar	11	6	12 do	294 00
Casselman et station de ch. de fer	R. McLeod	$\frac{1}{2}$	12	3 do (au 30 juin '93)	8 50
do do	T. Allaire	$\frac{1}{2}$	12	3 do (au 30 sept. '93)	10 00
do do	A. Lalonde	$\frac{1}{2}$	12	6 do du do	20 00
Castleford et Castleford Station	J. Warnock	$2\frac{1}{4}$	6	3 do (au 30 juin '93)	50 00
do do	W.J. Humphries	$2\frac{1}{4}$	6	9 do du do	150 00
Castleford Station et station de chemin de fer	J. B. Dickson	200 vgs.	12	12 do	60 00
Cawood et Stagsburn	J. Taggart	10	1	12 do	45 00
Cedar Hill et Pakenham	S. Connery	$5\frac{1}{2}$	3	12 do	105 00
Chalk River et station de ch. de fer	T. Field	$2\frac{1}{6}$	12	3 do (au 30 juin '93)	50 00
do do	do	$2\frac{1}{6}$	12	9 do du do	164 48
Chapeau et Fort Coulonge	J. G. Poupore	21	3	12 do	345 00
Chard et Pendleton	W. J. Brown	4	2	12 do	60 00
Charteris et North Clarendon	J. Ralph	3	3	12 do	40 00
Chelsea et Old Chelsea	G. Edmonds	$1\frac{1}{4}$	6	12 do	60 00
Chelsea et station du chemin de fer	H. B. Prentiss	$\frac{3}{4}$	12	12 do	30 00
Cheneville et Duhamel	A. Tremblay	13	2	3 do (du 1er janv. '94)	31 25
Cheneville et Nominique	F. D. Larose	45	1	3 do (au 30 juin '93)	50 00
do do	A. Tremblay	45	1	6 do (au 31 déc. '93)	125 00
Cheneville et station de Papineauville	H. N. Raby	23	6	12 do	230 00
Cheneville et St-Rémi d'Amherst	V. Frison	33	3	3 do (au 30 juin '93)	75 00
do do	J. Binda	33 et25	3	9 do du do	281 25
Chesterville et Connaught	J. Jordan	5	2	12 do	90 00
Chesterville et Morewood	H. Dillabough	8	6	12 do	142 00
Chesterville et Morrisburg	J. S. Marselis	$18\frac{1}{2}$	6	12 do	550 00
Chesterville et station de ch. de fer	J. G. Gillespie	$\frac{1}{4}$	12	12 do	75 00
Christy's Lake et Elliott	I. G. Palmer	$3\frac{1}{2}$	1	12 do	27 08
Chute aux Iroquois et L'Annonciation	T.B. Berthiaume	16	1	9 do (au 31 déc. '93)	56 25
do do	P. Gauthier	16	1	2 do (au 28 fév. '94)	15 00
Chute aux Iroquois et Saint-Jovite	T. B. Berthiaume	20	2	9 do (au 31 déc. '93)	135 00
do do	P. Gauthier	20	2	2 do (au 28 fév. '94)	33 34
Clarence et Clarence Creek	C. Latreille	5	6	9 do (du 1er juill. '93)	95 00
Clarence et Thurso et station de chemin de fer	T. Wilson	3	12	3 do (au 30 sept. '93)	45 00
do do	W. H. Dwyer	3	12	6 do du do	99 50
Clarence Creek et The Lake	S. Ouellette	5	2	12 do	60 00
Clarence Creek et station de chemin de fer de Thurso	F. Laflamme	8	6	3 do (au 30 juin '93)	56 25
Clayton et Halpenny	J. Halpenny	5	1	12 do	33 75
Clayton et Rosetta	G. McFarlane	6	2	9 do (au 31 déc. '93)	75 00
do do	do	$7\frac{1}{2}$	2	3 do du do	27 08
Clayton et Tatlock	P. Guthrie	14	3	12 do	168 00
Clontarf et Foymount	H. R. McDonald	8	3	6 do (au 30 sept. '93)	78 00
do do	J. Lebec	8	3	6 do du do	75 00
Cobden et Osceola	J. Ross	4 et 22	3	9 do (au 31 déc. '93)	206 25
do do	do	4 et 22	3	3 do du do	87 50
Cobden et station de chemin de fer	do	$\frac{1}{4}$	12	12 do	100 00
Cobden et Westmeath	J. Cardiff	20	6	12 do	738 18
Collfield et station de chemin de fer	Mme M. Hughes	1	6	12 do	50 00
Combermere et Eganville	P. Furlong	35	6	12 do	1,400 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Cornwall et station de chem. de fer.	J. Barlow	1	1	6 mois (au 30 sept. '93)..	10 00
do do	W. Madden ...	1	1	6 do du do	10 00
Cornwall et St. Andrews West.....	J. W. Graham..	7	3	12 do	180 00
Cornwall et boîtes aux lettres	M. McCracken..	....	12	12 do	281 70
do do	N. McGillis.....	....	12	12 do	281 70
Cornwall et Tayside	D. J. Rivier....	22	3	6 do (au 30 sept. '93)..	165 00
Cornwall et Warina	do	18	3	6 do (du 1er oct. '93)..	150 00
Cornwall Centre et Mille Roches...	P. Tyo.........	2½	3	12 do	68 00
Crysler et Wales	B. Coriar..	23	6	12 do	499 00
Cullton et Douglas	P. Cull..........	4	1	12 do	26 00
Cumberland et station de ch. de fer	N. Foubert......	2¼	12	12 do	165 00
Curry Hill et River Beaudette.....	M. C. Curry....	5	3	7 do 8 jours (au 8 nov. '93)......	60 60
Cushing et Little Rideau....	J. Little........	4½	6	12 do	170 00
Cyrville et Ottawa................	J. N. Beaudoin..	3	3	12 do	25 00
Dacre et Esmonde..............	P. Curry.....	6	2	12 do	60 00
Dacre et Griffith	M. Ryan.......	20	2	12 do	200 00
Dacre et stat. de ch. de fer d'Ashdad	M. Sheedy......	14	3	12 do	233 00
Dalkeith et station de ch. de fer. ..	A. McLeod.....	¼	12	12 do	46 95
Danford Lake et Kazubazua	H. Heeney	9	3	12 do	135 00
Danford Lake et Otter Lake......	do	19	1	12 do	127 00
Daniston et Orléans...............	L. Proulx......	3	3	12 do	31 00
Darcyville et Stanleyville..........	R. T. Noonan...	6	1	8 do (du 1er août '93)	26 67
Davis Mills et Pembroke........	R. Davis	8	1	12 do	45 00
Deschenes Mills et station de chemin de fer	S. S. Osgoode...	¼	12	1 do (du 1er mars '94)	7 50
Deux Rivieres et stat. de ch. de fer.	T. Legge.	¼	12	12 do	107 24
Diamond et Kinburn.... .. ,....	D. McMillan ..	3	3	12 do	90 00
Dirleton et Fitzroy Harbour.......	J.Dru'mond,aîn.	7½	2	12 do	60 00
Dixon's Corners et Dundela	J. E. Tuttle	4	3	12 do	75 00
Dixon's Corners et Pleasant Valley..	G. Gilmer. ...	10¼	3	12 do	134 00
Douglas et Grattan..............	M.B. McFarlane	7	2	12 do	75 00
Douglas et station de chemin de fer	J. Biledo.....	¼	12	12 do	100 00
Douglas et station de chemin de fer	do	1½	12	2 do (du 1er fév. '94)	33 33
Doyle et Sheenboro...............	M. Doyle ...	12	1	12 do	59 50
Duclos et East Aldfield..........	C. V. Casault...	6	1	12 do	35 00
Duclos et Wakefield...............	A. F. Duclos. ..	15	6	3 do (au 30 juin '93).	68 75
do do	MmeE.Johnston	15	6	9 do du do ..	187 50
Dunbar et Grantley...............	J. C. Munro....	5	3	12 do	70 00
Dunrobin et South March...... ...	P. Orchard. ...	18 a. r.	3	12 do	150 00
Dunrobin et Woodlawn............	do	4	3	12 do	75 00
Dyer et Moose Creek	R. McLennan...	3	3	3 do (du 1er janv. '94)	12 50
Eardley et station de chem. de fer.	W. H. MacLean	¾	6	9 do (au 31 déc. '93).	72 00
do do	A. Cochran.....	¾	6	3 do du do .	24 00
Eastman's Springs et Piperville....	J. Preston	4½	1	12 do	26 00
Eastman's Springs et station de chemin de fer	X. Brousseau...	½	12	12 do	55 00
East Templeton et Perkins	C. Robitaille....	9	2	12 do	100 00
East Templeton et station de chemin de fer......	D. W. McLaurin	1	12	12 do	130 00
Eauclaire et station de chem. de fer	W. Mackey.....	¼	6	12 do	40 00
Eganville et Cobden Station.......	J. C. Pilatzke ..	13	6	12 do	550 00
Eganville et Golden Lake..........	S. Sunstrum, sr.	15	2	12 do	180 00
Eganville et Killaloe	M. Roche.....	20	3	12 do	175 00
Eganville et Pembroke......... ..	W. J. McCann .	26	3	6 do (au 30 sept. '93).	162 00
do do	P. Macnamara..	26	3	6 do du do ..	99 50
Eganville et Perreault....... ...	T. Power.	6½	1	12 do	50 00
Eganville et station de chem. de fer	J. C. Pilatzke...	¼	12	12 do	125 20
Eganville et station de chemin de fer O. et P. S......	do ...	1½	12	2 do (du 1er fév. '94)	30 60
Elliott et Manion	J. De Witt.....	7	2	12 do	50 00
Elmside et station de chemin de fer	R. Campbell....	3½	6	12 do	125 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Emmett et Wilno	Mme M. J. O'Grady	5	1	12 mois	50 00
Fairfield East et stat. de ch. de fer	A. C. Johns	1/16	3	12 do	35 00
Farran's Point et Osnabruck Centre, etc	G. Kerr	6⅓	6 et 12	12 do	313 00
Farrellton et Maniwaki	W. Brooks	60	6	1 do 14 jours au (14 mai '93)	507 69
Farrellton et station de ch. de fer	P. Rice	½	12	9 do (au 31 déc. '93) et arrérages	98 00
do do	W. Farrell	½	12	3 do du do	5 00
Farrellton et Stagsburn	A. McDonald	6	1	12 do	40 00
Felton et Russell	C. York	4	2	12 do	50 00
Fenaghvale et Saint-Amour	J. Levac	2½	2	1 do 14 jours (au 14 mai '93)	3 32
Ferguslea et station de ch. de fer	S. Reid	⅕	6	12 do	20 00
Ferguslea et Shamrock	R. Reid	7	3	12 do	140 00
Ferguson's Falls et Perth	J. Morris	1-½	6	12 do	365 66
Fitzroy Harbour et Galetta	W. A. Sheriff	4	6	2 do (du 1er fév. '94)	30 83
Flower Station et stat. de ch. de fer	S. M. Lyon	1/16	12	12 do	20 00
Fort Coulonge et stat. de ch. de fer	J. G. Bryson	⅓	6	12 do	70 00
Fort William et Pembroke	J. Jewell	22	6	12 do	568 00
Fort William et quai du bat. à vap.	J. McCool	140 vgs.	12	Saison 1893	10 00
Fournier et Routhier	O. Vaillancourt	8½	6	12 mois	232 95
Franktown et station de ch. de fer	J. Edwards	1¼	12	12 do	150 00
Galbraith et Middleville	R. J. Penman	6½	2	12 do	52 00
Galetta et station de chemin de fer O. et P. S.	G. Whyte	¼	12	2 do (du 1er fév. '94)	16 66
Gatineau Mills et stat. de ch. de fer	A. Duhamel	½	12	1 do 10 jours (au 10 mai '93)	3 30
Glengyle et station de ch. de fer	G. Morrison	50 vgs.	12	12 do	20 00
Glenmore et Maitland	E. Coville	9	3	12 do	145 00
Glen Robertson et North Lancaster	J. Robertson	25 a. r.	6	12 do	337 00
Glen Robertson et station de chemin de fer	D. McDonald	⅛	24	12 do	100 00
Glen Robertson et Sainte-Anne de Prescott	J. Laframboise	7	6	12 do	125 00
Glen Roy et Munro's Mills	M. Munroe	4	3	12 do	88 62
Glen Smail et Spencerville	E. Ellis, jeune	3	2	12 do	50 00
Goldfield et South Finch	M. McLean	2½	3	12 do	60 00
Goodstown et Richmond	P. H. Mills	3	2	12 do	40 00
Gower Point et Westmeath	M. Carswell	6	3	12 do	93 00
Greenfield et station de ch. de fer	A. McDougall	1	24	12 do	125 00
Green Valley et stat. de ch. de fer	D. McDougall	¼	12	5 do 12 jours (du 20 oct. '93)	22 42
Green Mount et Thorne Centre	F. Maxwell	6	3	12 do	75 00
Griffith et Matawatchan	A. McFayden	13	2	12 do	104 00
Groveton et Spencerville	J. McAuley	3	2	12 do	48 00
Hallville et Kemptville	J. Dickinson	13	3	9 do	176 25
Halversen et Martin's Lake	J. C. Martin	5	1	12 do	40 00
Halversen et Masham Mills	J. Moore	12	2	12 do	109 09
Hazledean et Stittsville	A. Abbott	3½	3	7 do (au 31 oct. '93)	43 75
do do	do	3½	6	5 do du do	62 50
Hathaway et station de ch. de fer	W. Cosgrove	1½	6	12 do	60 00
Hawkesbury et station de chemin de fer de Calumet	W. Lawlor	5	6	12 do	469 50
Hawkesbury et station de ch. de fer	B. McManus	¼	24	12 do	125 20
Henry et L'Orignal	S. Buchan	4½	3	12 do	76 00
Heyworth et station de ch. de fer	M. McVeigh	2	6	12 do	80 00
High Rock et Notre Dame du Laus	D. McMillan	31½	1	12 do	170 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
High Rock et Poltimore...........	J. Robinson	6	3é 2h.	12 mois	70 00
Holland's Mills et Chalifoux Point..	G. Gowan.. ..	2½	3	12 do	70 00
Hopetown et Lanark	G. Thurlow. . .	7	3	12 do	65 00
Hopetown et White.........	R. Jordan	12	1	12 do	55 00
Hull, Ottawa et stat. de ch. de fer.	H. Dupuis	1 et 2	36	12 do (au 30 juin '93)..	807 54
Hull et boîtes aux lettres.........	E. Dorion	3½	12	12 do	120 00
Hurtubise et Casselman Station....	E. N. Hurtubise	2	12	12 do	30 00
Inkerman et Iroquois.........	J. H. McKnight	23 et 17	6	12 do	324 00
Inkerman et Suffell's Crossing......	A. J. Corrigan..	2	12	12 do	96 43
Irena et Rowena	J. R. Smyth ...	3	3	12 do	68 00
Ironside et station de ch. de fer ...	C. Lesage......	½	12	12 do	30 00
Jockvale et Ottawa	J. Clothier.....	15	3	12 do	216 38
Johnston's Corners et South Gloucester......	P. Stackpole...	2	6	3 do (du 1er janv. 94).	13 54
Joynt et North Wakefield	R. Joynt.........	12½	3h. 6é.	12 do	426 26
Kazubazua et Lake St. Mary........	B. Emond	5	2	12 do	88 00
Kazubazua et Venosta.............	J. McCaffrey...	7	1	1 do 28 jours (au 28 mai '93)	8 29
Kemptville et Merrickville.........	C. W. Putnam..	19½	6	12 do	572 92
Kemptville et Millar's Corners.....	M. A. Tomkins.	11	3	12 do	173 00
Kemptville et North Rideau........	A. W. Powell...	5½	2	12 do	60 00
Kemptville et station de ch. de fer.	W. Dickinson...	1	18	12 do	272 31
Kenmore et North Branch...	P. A. Harrison..	2	6	11 do (au 28 fév. '94)..	68 75
Kilmarnock et Smith's Falls...... .	W. G. Halliday.	7	2	12 do	105 00
Kinburn et Limestone......	B. Styles.......	4	2	1 do (du 1er mars '94).	3 75
Kinburn et station de ch. de fer....	H. J. Hunt.....	¼	12	2 do (du 1er fév. '94).	10 20
Kippewa et Mattawa.	P. Kelly........	57é. 52h.	1	6 do 23 jours (du 8 8 sept. '93)....	168 75
Kirk's Ferry et station de ch. de fer.	Mme M. Reid ..	¼	12	12 do	25 00
Klock's Mills et stat. de ch. de fer..	J. B. Klock.....	⅛	12	12 do	11 49
Labelle et L'Annonciation..........	P. Gauthier.....	15	1	1 do (du 1er mars '94).	7 50
Labelle et Saint-Jovite.......... .	do	20	2	1 do (du 1er mars '94).	16 66
Lac Rond et Saint-Emile de Suffolk.	B. Corbeil	4	1	12 do	30 00
Lake Talon et station de ch. de fer.	F. McDonald...	100 vgs.	6	12 do	40 00
Lac Témiscamingue et Tête du Long Sault................	A. Lumsden....	110	1	2 do 23 jours (au 30 30 nov. '93)....	65 00
Lac Témiscamingue et Mattawa....	E. J. Smith.....	139 é. et 143 h.	1	3 do (au 30 juin '93)..	348 16
do do ..	P. Kelly...	139é. et 143 h.	1	9 do du do ..	937 50
Lalonde et Plantagenet.	W. A. McKay..	5	1	12 do	35 00
Lammermoor et Watson's Corners..	W. R. Gibson...	7	1	12 do	45 00
Lanark et Middleville.......	C. G. Jackson ..	7	6	12 do	170 00
Lanark et Perth	R. Hogan	12	6	12 do	64 00
Lanark et Watson's Corners........	J. Y. McIntyre.	7	3	12 do	100 00
Lancaster et Martintown	J. Ross........ .	12	6	12 do	290 00
Lancaster et South Lancaster......	W. Gillespie....	1	12	12 do	125 00
L'Annonciation et Nominique......	V. Martineau...	12	1	12 do	80 00
Lavant et Watson's Corners........	A. Browning....	13	2	5 do (au 31 août '93)..	43 33
Lemieux et South Casselman	H. Bradley......	6½	3	12 do	100 00
Letterkenny et Rockingham.......	J. Gallagher	6	1	4 do (au 31 juill. '93)..	15 33
Lime Bank et Manotick Station....	F. Hardy, jun..	3½	3	12 do	80 00
Loch Garry, Maxville et station de chemin de fer	A. J. Kennedy..	11 et ¼	6 et 6	12 do	494 00
Loch Winnoch et stat. de ch. de fer.	R. Storie.......	1½	3	3 do (au 30 juin '93)..	22 50
Loch Winnoch et Castleford Railway Station	R. J. Storie.....	3¼	3	9 do (du 1er juill. '93)	67 50
L'Orignal et station de Calumet....	J. Lee..........	3	6	12 do	313 00
Low et North Low.........	J. Gannon......	4	3	8 do (du 1er août '93).	43 33

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Low et station de chemin de fer....	W. Brooks......	$1\frac{1}{4}$	12	10 mois 17 jours (du 15 mai 1893).....	140 66
Luskville do	E. Desbiens.....	2	6	12 do	65 00
McDonald's Corners et McLaren's Depot..................	S. Burns........	11	6	12 do	204 00
McMillan's Corners et Strathmore..	D. McIntosh....	$4\frac{1}{4}$	3	12 do	56 66
Maberly et station de chemin de fer	J. Morrow.....	$1\frac{3}{4}$	6	12 do	80 00
Mackey's Station et station de chemin de fer..................	J. Dunlop.... .	$\frac{1}{8}$	12	12 do	67 00
Malakoff et North Gower..........	A. Johnston...	4	3	3 do (au 30 juin '93)..	18 75
do do	J. B. Hill . .	4	3	9 do du do ..	48 00
Maniwaki et Montcerf.............	P. Paradis	15	1	12 do	95 00
Maniwaki et station de chemin de fer de Kazubazua................	W. Brooks......	$44\frac{1}{2}$	6	8 do 17 jours (au 31 janvier '94)...	2,219 29
Maniwaki et River Joseph.........	T. White.......	8	1	12 do	54 00
Maniwaki et St. Boniface..........	C. Gauthier.....	7	1	6 do (au 30 sept. '93)..	30 00
do do	J. L'Heureux...	7	1	6 do du do ..	27 50
Maniwaki et station de chemin de fer de Wright.................	W. Brooks......	$31\frac{1}{2}$	6	2 do (du 1er fév. '94)..	367 50
Manotick et station de chem. de fer	B. McCarnen...	$3\frac{1}{2}$	6	12 do	62 60
Maryland do ..	M. J. Bell	40 pds.	6	12 do	10 00
Mattawa do ..	E. J. Smith.....	1	12	12 do	214 40
Maxville do ..	D. A. McArthur	$\frac{1}{4}$	18	12 do	75 00
Maxville et Riceville..............	J. B. Baker.....	$17\frac{1}{2}$	6	12 do	445 00
Merrickville et Irish Creek Station..	C. W. Putnam..	9	6	12 do	280 00
Merrickville et Newmanville.......	N. Buck........	$5\frac{1}{4}$	1	12 do	50 00
Merrickville et stat. de ch. de fer..	M. Fitzgerald...	$\frac{1}{2}$	12	12 do	85 00
Metcalfe et North Osgoode.........	H. D. Stewart..	3	2	12 do	50 00
Metcalfe et Ottawa................	R. S. Hornidge..	21	6	12 do	645 00
Monckland Station et station de chemin de fer...........	A. B. McDonald	$\frac{1}{2}$	12	12 do	60 00
Montebello et station de ch. de fer.	F. X. Major ..	$\frac{1}{4}$	12	12 do	40 00
Montebello et Saint-Amédée.....	E. McCluskey...	6	2	12 do	75 00
Montpelier et Ripon...............	L. Montpelier...	7	1	3 do (du 30 juin '93)..	12 50
do	J. B. Bissonnette	7	1	9 do du do ..	45 00
Moose Creek et Moulinette..	S. Flanigan.....	20	6	12 do	495 00
Moose Creek et stat. de ch. de fer..	T. Dorey.... .	$\frac{1}{2}$	12	12 do	50 00
Moose Creek et Sandringham......	T. D. Stark.....	$4\frac{1}{2}$	6	10 do 17 jours (du 15 mai '93).. ...	129 72
Morehead et station de chem. de fer	W. Clarke.....	$\frac{1}{8}$	6	12 do	10 00
Morewood et South Indian et station de chemin de fer............	J. Cochrane.....	20	6	12 do	468 00
Morrisburg et Waddington, N.-Y..	W. J. Murphy..	3	6	12 do	75 00
Morrisburg et Winchester....... .	G. Hutt	17	6	12 do	500 00
Moulinette et Mille Roches Station	S. Forsyth......	1	12	12 do	120 00
Mountain et Reid's Mills..........	T. Christie......	$7\frac{1}{4}$	6	3 do (du 1er janv. '94)	49 25
Mountain et station de chem. de fer	R. Shaver......	$\frac{1}{8}$	12	12 do	31 30
Mountain et South Mountain......	E. Mills........	$3\frac{3}{4}$	12	12 do	100 00
Mountain et Vancamp............	R. Shaver	$3\frac{1}{4}$	6	12 do	140 00
Mud Creek et Smith's Falls..	W. Sheridon....	6	2	12 do	80 00
Nipissing Junction et station de chemin de fer Canad. du Pacifiq...	M. H. Ritchie..	$1\frac{1}{2}$	12	5 do (au 31 août '93).	45 83
Nipissing Junction et station du chemin de fer de N. et P............	do ..	$\frac{1}{16}$	6 et 12	12 do	63 34
North Augusta et Prescott........	P. Bolger.. ...	$19\frac{3}{4}$	2	12 do	74 00
North Augusta et Bellamy's Station	W. Pear........	$4\frac{1}{2}$	6	12 do	198 25
North Bay et station de ch. de fer	W. McDonald..	$\frac{1}{4}$	18 et 21	12 do	234 12
North Branch et Russell...........	P. A. Harrison..	$2\frac{1}{2}$	6	1 do (du 1er mars '94)	6 25
Northcote et Renfrew	D. Brownlee....	15	3	12 do	250 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
North Gower et station de chemin de fer Osgoode	A. Haggins	8	6	12 mois	198 00
North Gower et Reeve Craig	T. Salter	3	2	12 do	45 00
North Nation Mills et station de chemin de fer	D. Landriau	3½	6	12 do	175 00
North Onslow et O'Connell	J. Murphy	7	2	12 do	80 00
North Onslow et Quyon	W. Richardson	7	3	12 do	100 00
North Onslow et Rutledge	J. J. Rutledge	4½	2	12 do	45 00
North Valley et Osnabruck Centre	M. Dunbar	4	3	12 do	70 00
North Wakefield et stat. de ch. de f.	J. E. Blair	400 vgs.	12	12 do	20 00
North Williamsburg et Strader's Hill	W. C. Strader	5	1	12 do	40 00
Nosbonsing et station de ch. de fer.	M. Cahill	1	6	12 do	100 00
Notre-Dame du Laus et St-Gérard de Montarville	P. Filiatrault	37	1	12 do	180 00
Oliver's Ferry et station de ch. de fer	W. McCue	5⅕	6	12 do	240 00
Oliver's Ferry et Rideau Centre	A. Smith	1¾	6 é,1h.	12 do	35 00
Orléans et Ottawa	L. Proulx	11¼	6	12 do	275 00
Osgoode Station et stat. de ch. de fer	J. Buckels	40 vgs.	6	12 do	15 00
Ottawa et ferme expérimentale	A. Ardley	3	12	12 do	475 00
Ottawa, service de facteurs	Cie de ch. de fer élect. des rues.			6 do (au 30 sept. '93)	300 00
do do	do			6 do du do	450 00
Ottawa et Ottawa-Est	A. Pettipiece	1¾	6	12 do	69 00
Ottawa, bur. de poste, et dépt. des p	E. Batterton	⅛ et $\frac{1}{16}$	18	12 do (au 30 juin '94)	467 60
do do	T. Graves	$\frac{1}{16}$	t. q. r.	8 do (au 30 juin '94)	446 04
Ottawa, bur. de poste, et st. de ch. de f.	P. McKenna	1	t. q. r.	4 do (au 31 oct. '93)	1,314 72
do do	Cie de ch. de fer électr. des rues	1 et ¾	t. q. r.	5 do do	1,666 66
Ottawa et quai de bat. à vapeur	P. McKenna	¾	12	Voyages spéciaux	57 50
Ottawa et Ramsay's Corners	R. Ramsay	7½	3	6 mois (au 30 sept. '93)	87 50
do do	J. Alexander	7½	3	6 do do	76 50
Ottawa et Richmond	H. Reilly	20	6	12 do	725 00
Otter Lake et Shawville	C. R. Morrison	24	3	12 do	275 00
Otter Lake et Thornby	J. Hill	7	2	12 do	87 00
Oxford Station et stat. de ch. de fer.	W. Black	$\frac{1}{7}$	3	12 do	32 00
Pakenham et Panmure	G. McClinton	20 a. r.	6	12 do	315 00
Pakenham et station de ch. de fer	D. Shaw	¼	18	12 do	194 40
Parkman et Portage du Fort	A. S. Smart	5	1	12 do	35 00
Pembroke et station de ch. de fer	M. Belaire	¼	24	12 do	414 88
Pembroke et Ryan's Mills	C. Ryan	11	1	1 do 18 jrs (au 18 mai 1893)	8 31
Pembroke et Stafford	D. Childerhose	16	3	12 do	200 00
Pendleton et station de ch. de fer	H. Roy	17	6	12 do	500 00
Perretton et chemin de traverse du gouvernement	L. Matheson	4$\frac{1}{7}$	6	12 do	124 52
Perth et Playfair	G. C. Mills	14	6	3 do (au 30 juin '93)	100 00
do do	B. B. Playfair	14	6	6 do (au 31 déc. '93)	200 00
do do	E. Keays	14	6	3 do do	100 00
Perth et station de chemin de fer	J. Allan	½	32	12 do	300 24
Perth et Stanleyville	P McParland	9½	4	12 do	170 00
Perth et Tennyson	A. Robertson	10	1	12 do	70 00
Petawawa et station de ch. de fer	S. Devine	1½	3	12 do	90 00
Point Alexander et stat. de ch. de fer	T. McAnulty	6	3	12 do	100 00
Pointe Gatineau et Quinnville	M. Gahagan	6½	1	12 do	50 00
Pointe Gatineau et stat. de ch. de fer	M. Foley	1½	12	12 do	114 00
Pointe Fortune et St-Eugène	X. Proulx	7½	6	12 do	200 00
Poland et Lavant Station	M. W. Paul	10	3	7 do (du 1er sept. '93)	110 83
Portage du Fort et station de chemin de fer	D. M. Rattray	7	18	12 do	312 00
Portage du Fort et Ross	D. McLaren	3	3	12 do	65 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Prescott et Ogdensburg, N.-Y.	C. Plumb, aîné.	2	18	12 mois	578 25
Prescott et station de ch. de fer	E. Leslie	½	18	3 do (au 30 juin '93)	35 10
do do	J. Hollingsworth	½	18	9 do du do	141 00
Prescott et boîtes aux lettres	J. Dowsley	2	18	12 do	144 00
Quyon et station de ch. de fer	W. Richardson	1	12	12 do	100 00
Radford et Shawville	J. A. Armstrong	3	3	12 do	65 00
Rapides des Joachims et Mackie's Station	J. Dunlop	8	3	12 do	180 00
Rapides des Joachims et Rowanton	H. R. Downey	20	3	12 do	350 00
Rapides des Joachims et quai	do	120 vgs.	6	Saison, 1893	10 00
Renfrew et st. de ch. de fer C.C.P.	D. Brownlee	¼	30	12 mois	410 50
Renfrew et station de chemin de fer K et P	J. Rousselle	¼	12	12 do	72 00
Renfrew et station de chemin de fer (O. A. et P. S.)	D. Brownlee	¼	12	2 do (du 1er fév. '94)	20 40
Richmond-Ouest et Stapledon	T. E. Riley	3½	3	12 do	80 00
Ripon et Saint-André Avellin	A. Chéné	7	6	12 do	175 00
Rockingham et Rosenthal	M. Kapitoski	6	1	9 do (du 1er juill. '93)	30 00
Rockingham et Strathtay	J. Gallagher, j'ne	13	1	8 do (du 1er août '93)	60 00
Rockingham et Wingle	J. Wingle	14	2	12 do	135 00
Rockland et station de ch. de fer	A. Campbell	2⅜	6	12 do	198 94
Rockliffe et station de ch. de fer	W. H. McIntyre	50 vgs.	12	12 do	21 71
Russell et traverse de chemin de fer Bearbrook	C. York	8	6	12 do	137 00
Russell et st. de ch. de fer Osgoode	P. Levia	21½	6	12 do	480 00
Saint-Eugène et Vankleek Hill	X. Proulx	10	6	12 do	290 00
Sand Point et station de ch. de fer	J. R. McDonald	1/16	12	12 do	109 55
Sandringham et Tayside	A. Fraser	1¼	3	1 do 14 jours (au 14 mai '93)	4 23
Shamrock et Whelan Lake	S. Whelan	7	2	12 do	70 00
Shawville et station de ch. de fer	W. C. McGuire	1	12	12 do	75 00
Skye et st. de ch. de fer Greenfield	D. McMillan	8	6	12 do	200 00
Smith's Falls et station de chemin de fer—service de jour	H. Carley	½	24	12 do	175 00
Smith's Falls et station de chemin de fer—service de nuit	do	½	24	12 do	225 00
Snake River et station de ch. de fer	G. Douglas	4	3	12 do	109 99
South Casselman et station de chemin de fer	A. Lalonde	1	6	6 do (au 30 sept. '93)	20 00
do do	do	1	18	6 do du do	46 91
South Finch et station de ch. de fer	D. G. McMillan	⅓	12	12 do	100 00
South Indian et station de ch. de fer	J. K. Meredith	⅛	12	12 do	60 00
South March et station de ch. de fer	P. Orchard	15½	6	6 do (au 30 sept. '93)	200 00
do do	do	15½	6	6 do du do	287 00
Spencerville et station de ch. de fer	A. Carmichael	1½	6	12 do	80 00
Stittsville et station de ch. de fer	S. Mann	120 vgs.	6	12 do	21 91
Summerstown et Summerstown Station	A. Cameron	3	6	6 do (au 30 sept. '93)	48 00
do do	H. Hagerty	3	6	6 do du do	42 00
Summerstown Station et station de chemin de fer	J. A. Cameron	200 v. et 400 v.	12	12 do	50 08
The Brook et station de chemin de fer South Indian	W. Brazeau	10	6	12 do	175 00
Toyes Hill et Winchester Springs	J. B. McQuigg	3	3	12 do	60 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Valencay et station de ch. de fer de Thurso	L. Ouellette	14	3	12 mois	150 00
Vankleek Hill et station de ch. de fer	A. Mercier	½	24	12 do	125 20
Vars et traverse de ch. de fer	R. Armstrong	¼	6	12 do	20 00
Venosta et station de ch. de fer	J. McCaffrey	⅓	6	10 do 3 jours (du 29 mai '93)	21 86
Ventnor et station de ch. de fer	W. Cook	5½	6	12 do	90 00
Vinton et station de ch. de fer	W. Gilchrist	1	7	12 do	108 75
Wakefield et station de ch. de fer	D. McPhail	¼	12	12 do (et arrérages)	38 33
Wales et station de ch. de fer	W. Alguire	1/16	12	3 do (au 30 juin '93)	20 00
do do	W. J. Ransom	1/16	12	9 do du do	60 00
Waller et Harney's Crossing	P. Harney	1½	2	12 do	33 75
Wemyss et station de ch. de fer	G. Korry	⅛	6	12 do	24 00
Wendover et station de ch. de fer	H. St. Pierre	3	6	12 do	170 00
Winchester et station de ch. de fer Osgoode	A. Campbell	24½ et 22	3 et 3	12 do	660 00
Winchester et station de ch. de fer	A. Kendrick	1	12	12 do	50 00
Wylie et station de ch. de fer	J. Lyons	2½	3	12 do	77 50
				Total	$68,088 86

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Ile du Prince-Édouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Afton Road et Mount Stewart	D. Gillon	3	2	2 mois (du 1er fév. '94)	6 66
Albany et Cap Traverse	W. Noonan	...	...	Service spécial	5 00
Albany et station de chemin de fer	H. Terrell	$\frac{1}{16}$	12	12 mois	31 28
Albany et Victoria	G. Francis	10	6	12 do	215 00
Alberton et Kildare	W. Clark	10	2	12 do	62 40
Alberton et Lot 6	W. Hardy	6	2	12 do	52 00
Alberton et station de ch. de fer	R. Tuplin	$\frac{1}{4}$	12	12 do	62 60
Alma et station de chemin de fer	J. Mountain	$\frac{1}{8}$	2	12 do	26 00
Appin Road et Bonshaw	J. McCaulder	4	2	12 do	41 00
Argyle Shore et Bonshaw	N. H. McNevin	3	2	12 do	25 00
Armadale et station de ch. de fer	H. A. McPhee	$\frac{1}{8}$	3	12 do	20 00
Auburn et Dromore ouest	J. Corrigan	$1\frac{1}{2}$	2	2 do (du 1er fév. '94)	2 60
Auburn et Pownal	W. J. Carver	$10\frac{3}{4}$	2	9 do (au 31 déc. '93)	85 35
do do	B. Jenkins	$10\frac{3}{4}$	2	3 do du do	20 00
Augustine Cove et l'hôtel Lansdowne	D. Howatt	3	3	12 do	77 00
Baldwin's Road et Perth Station	J. A. Moar	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	20 80
Bangor et Morell Station	J. McGregor	4	2	12 do	50 00
Bay Fortune et Souris East	J. Leslie	$10\frac{1}{2}$	3	12 do	113 88
Beach Point et Montague Bridge	J. Kennedy	22	3	3 do (au 30 juin '93)	86 50
do do	J. J. McDonald	22	6	9 do du do	405 00
Bear River et Clear Springs	A. Gillis	8	3	12 do	104 00
Bear River et station de ch. de fer	D. Costello	$\frac{1}{4}$	3	12 do	20 28
Bedeque et l'hôtel Lansdowne	S. W. Newsom	8	3	12 do	105 00
Bedeque et Sea Cow Head	W. A. Noonan	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	46 80
Bedeque et Summerside	P. McLeod	$9\frac{1}{2}$	6	12 do	255 00
Belfast et Charlottetown	E. Henry	24	2	9 do (au 31 déc. '93)	547 50
do do	do	$24\frac{3}{4}$	6	3 do du do	188 20
Belfast et Garfield	A. A. Martin	3	2	12 do	30 00
Belfast et High Bank	M. Martin	$22\frac{1}{2}$	3	12 do	400 00
Belfast et Point Prim	do	$6\frac{1}{2}$	2	12 do	50 48
Bloomfield et station de ch. de fer	J. W. Smith	2	3	12 do	44 00
Bloomfield Station et station de chemin de fer	F. Peters	$\frac{1}{4}$	6	12 do	25 00
Blooming Point et Tracadie Cross	J. McDonald	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	52 00
Bonshaw et Nine Mile Creek	N. H. McNevin	14	2	3 do (au 30 juin '93)	20 12
do do	do	$15\frac{3}{4}$	2	9 do du do	71 61
Bradalbane et New London	M. Reid	12	6	12 do	358 00
Bradalbane et station de ch. de fer	M. Matheson	$\frac{1}{16}$	12	12 do	71 82
Bradalbane et South Granville	do	$3\frac{1}{2}$	2	12 do	36 00
Brockton et Lot 4	J. McCarthy	3	2	12 do	27 00
Brooklyn and Glen Martin	F. A. McPherson	2	2	12 do	21 00
Caledonia et Iris	A. Beaton	3	2	6 do (au 30 sept. '93)	16 00
do do	C. McLaughlin	3	2	6 do du do	18 50
Caledonia et Orwell	N. M. Gillis	$10\frac{1}{2}$	3	12 do	127 00
Caledonia et Rona	J. McQueen	4	2	12 do	27 00
Cape Egmont et Fifteen Point	L. D. Gallant	5	2	12 do	52 00
Cape Traverse et Charlottetown	J. A. Strang	....	...	Voyages spéciaux	30 00
Cape Traverse, abri des bateaux et terminus du chemin de fer	do	$\frac{1}{16}$	T.q.r.	do	90 52

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Ile du Prince-Edouard, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Cape Traverse et Summerside......	J. A. Strang....	15	T.q.r.	3 mois (au 30 juin '93)..	13 60
do do	N. Clark.	15	T.q.r.	3 do (du 1er janv. '94).	102 40
Cape Wolfe et Lot 4.	J. J. Fish	6	2	12 do	65 00
Cardigan Bridge et Corraville.. . .	J. Sigsworth....	6	2	12 do	52 00
Cardigan Bridge et Head of Cardigan................	M. McAuley....	4	2	12 do	41 60
Cardigan Bridge et Launching....	D. Foley	26	3	12 do	131 00
Cardigan Bridge et Lot 56.........	J. J. Campbell..	15	3	12 do	165 00
Cardigan Bridge et station de chemin de fer	F.D.McCormack	$\frac{1}{8}$	12	12 do	34 48
Cavendish et Hunter's River.....	W. Jewell	$32\frac{1}{2}$	3	12 do	226 00
Charlottetown et Marshfield. ...	W. Miller	$4\frac{3}{4}$	6	12 do	50 00
Charlottetown et stat. de ch. de fer.	P. Stewart......	$\frac{1}{2}$	T.q.r.	12 do	316 93
Charlottetown et Rocky Point. ...	D. Miller.	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	50 00
Charlottetown et Royalty Junction	W. F. Robins...	....	.....	Service spécial.........	2 00
Charlottetown et boîtes aux lettres.	J. Dalziel......	$2\frac{1}{8}$	18	11 mois (au 28 fév. '94)...	73 33
do do ..	do	$2\frac{5}{8}$	18	1 do du do ..	8 23
Charlottetown et Victoria.......	J. Ferguson ...	$21\frac{1}{2}$	3	12 do	280 00
Cherry Grove et New Harmony....	J. McDonald...	2	2	12 do	26 00
Cherry Valley et China Point	D. McGillivray.	$3\frac{1}{2}$	2	3 do (au 30 juin '93)..	10 00
Cherry Valley et Gallas Point.....	do ..	7	2	9 do (du 1er juill. '93).	39 75
China Point et Gallas Point.....	W. Young......	2	2	3 do (au 30 juin '93)..	7 50
Clermont et Kensington.....	A. Campbell....	3	2	3 do (au 30 juin '93)..	8 50
do do	J. MacMillan...	3	3	9 do du do ..	33 75
Clinton et New London......	G. McKay.....	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	30 00
Clyde Station et station de chemin de fer........	E. Crabbe......	$\frac{1}{16}$	3	12 do	14 00
Coleman et station de ch. de fer....	A. McKinnon...	$\frac{1}{16}$	6	12 do	30 00
Commercial Road et Peter's Road..	J. M. Johnston.	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	30 00
Covehead Road et Grand Tracadie..	C. Reardon....	5	2	12 do	70 00
Crapaud et Upper Westmoreland..	R. McVitie.....	$2\frac{1}{2}$	3	12 do	35 00
Darlington et Kelly's Cross........	C. McKenna....	11	3	12 do	108 48
Darlington et Princetown Road...	D. L. McLeod..	3	2	12 do	23 00
Darlington et station de ch. de fer..	do ..	$\frac{3}{4}$	6	3 do (au 30 juin '93)..	11 25
do do ..	do ..	$\frac{3}{4}$	12	9 do du do ..	66 00
Darlington et Rose Valley....... ..	do ..	8	3	12 do	132 00
Darnley et Kensington...........	T. W. Larkins..	15	3	12 do	140 00
DeBlois Station et stat. de ch. de f.	C. Perry.. . .	$\frac{3}{4}$	3	12 do	20 00
Dromore et station de chemin de fer	J. McCabe......	2	2	9 do (au 31 déc. '93) .	30 42
do do ..	T. O. McCabe..	2	2	3 do du do ..	10 14
Dundas et Mount Hope...........	J. Dockendroff..	$6\frac{1}{2}$	2	12 do	55 00
Dunedin et New Haven...........	D. McPhail.....	$1\frac{1}{4}$	3	12 do	16 25
East Baltic et Red Point.........	D. McEachern..	4	2	3 do (au 30 juin '93)..	7 50
do do	do .	4	3	9 do du do ..	37 50
East Point et Souris East..........	J. Kennedy.....	15	3	12 do	225 00
Ebenezer et Wheatley River. . . .	A. McCallum...	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	28 00
Elliott's Mills et station de ch. de f.	R. Elliott.	$\frac{1}{16}$	3	12 do	15 60
Elliotvale et Peake's Station..... ..	J. Edmonds....	$3\frac{1}{2}$	2	12 do	27 00
Elmira et South Lake......	F. J. McKinnon.	2	3	12 do	30 00
Elmsdale et station de ch. de fer...	J. Adams.	$\frac{1}{16}$	6	12 do	22 00
Emerald et Grahams Road........	J. Harding.....	7	3	12 do	90 00
Emerald et station de chemin de fer.	F. P. Murphy...	$\frac{1}{8}$	12	12 do	86 24
Emerald et Shamrock.............	P. Duffy	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	24 00
Emerald et West Newton....	W. Clark.......	4	2	12 do	65 00
Farmington et Head of St. Peters Bay......	S. Walsh	5	2	12 do	40 00
Farmington et Mansfield....	P. Gorman.....	$4\frac{3}{4}$	2	12 do	29 84

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Ile du Prince-Edouard, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Fifteen Point et Miscouche	T. McNeill	9	2	9 mois (au 31 déc. '93)	52 50
Fifteen Point et Wellington Station	A. Gallant	5	3	3 do (du 1er janv. '94)	15 60
Fitgerald Station et Lot 14	P. Cameron	5	3	12 do	59 72
Fitzgerald Station et stat. de ch. de f.	do	1/16	6	12 do	26 24
Flat River et Selkirk Road	F. Dougherty	6½	2	12 do	41 60
Forest Hill et Head of St. Peters Bay	R. Matheson	6	2	12 do	68 00
Fortune Cove et O'Leary Station	T. E. Hogan	7	1	3 do (au 30 juin '93)	8 12
do do	J. L. Maxfield	7	2	6 do (au 31 déc. '93)	24 24
do do	do	7	3	3 do du do	18 37
Fredericton et station de ch. de fer	J. Weeks	1/16	3	12 do	20 00
Freetown et Lower Freetown	T. Taylor	2½	3	12 do	56 00
Freetown et station de ch. de fer	R. B. Auld	½	6	6 do (au 30 sept. '93)	25 00
do do	do	½	12	6 do du do	37 50
French Village et Mount Stewart	C. McIntyre	5	2	6 do (au 30 sept. '93)	32 00
do do	do	7	2	6 do du do	40 32
Georgetown et Murray Harbour North	J. Phillips	30	3	12 do	238 00
Georgetown et station de ch. de fer	R. R. Jenkins	½	T.q.r.	12 do	154 20
Georgetown et quai du vapeur	do	½	T.q.r.	6 do (du 1er oct. '93)	11 80
Glencorrodale et Priest Pond	J. McPhee	3½	2	12 do	36 00
Glenfinnan et Tarantime	A. Gallant	2½	2	1 do (du 1er mars '94)	1 25
Glengarry et station de ch. de fer	M. Halloran	5½	2	12 do	37 00
Glen William et Murray River	M. McDonald	3½	2	12 do	28 00
Gowan Brae et Souris East	J. Mallard	3	2	12 do	30 00
Greenwich et Head of St. Peters Bay	A. B. Hyndman	3½	2	8 do (au 30 nov. '93)	26 66
do do	do	5½	2	4 do du do	26 66
Harrington et Winsloe Road	P. Cooke	1½	2	12 do	40 00
Head of Hillsborough et Mount Stewart	D. D. Coffin	4½	2	12 do	52 00
Head of St. Peter's Bay et Monticello	A. D. Cummings	8½	2	12 do	60 00
Head of St. Peter's Bay et Railway Station	A. McAulay	¼	12	12 do	120 00
Heatherdale et Whim Road Cross	A. MacDonald	1½	3	12 do	39 00
Higgin's Road et Wellington Station	D. McNeill	13	3	12 do	120 00
Hopefield et Murray River	A. McPhee	4	2	3 do (au 30 juin '93)	10 00
do do	A. McGregor	4	2	9 do du do	28 50
Hunter's River et North Rustico	R. Stevenson	16	6	12 do	310 00
Hunter's River et stat. de ch. de fer	P. McGrath	1/16	12	12 do	76 24
Inverness et station de ch. de fer	P. J. Kilbride	2½	2	12 do	50 96
Johnston's River et Southport	W. J. Brazel	12¼	2	12 do	70 00
Kensington et Princetown	J. Glover	7	3	12 do	125 00
Kensington et station de ch. de fer	G. Glover	1/16	12	12 do	85 00
Kensingston et Sea View	F. W. Larkins	17	3	12 do	145 00
Kildare et Tignish	A. Crabbe	....	......	Service spécial	2 00
Kildare Capes et Tignish	S. DesRoches	4	2	12 mois	38 00
Kildare Station et stat. de ch. de fer	N. J. Perry	⅝	6	12 do	15 60
Kildare Station et Woodville	E. McGrath	3	2	3 do (du 1er mars '94)	4 50
Kinkora et Middleton	J. L. McDonald	2	3	12 do	52 00
Kinkora et station de ch. de fer	J. Farmer	¼	12	6 do (au 30 sept. '93)	21 84
do do	do	¼	12	6 do du do	31 30

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Ile du Prince-Edouard, etc —*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Kinross et Lyndale	A. Lamont	3	1	12 mois	24 00
Kinross et Orwell	R. Wood	1	3	12 do	35 00
Lansdowne Hotel et station de chemin de fer	J. A. Strang	1/16	6	12 do	93 90
Little Tignish et Tignish	J. J. Buote	4	2	12 do	40 00
Little York et stat. de ch. de fer	T. H. Lawson	1/16	12	12 do	40 00
Little York et Union Road	P. Cooke	24	3	12 do	162 00
Locke Road et Mill River	M. Howard	4½	2	12 do	52 00
Lot 4 et Miminegash	J. Doyle	5	2	12 do	70 00
Lot 4 et station de chemin de fer	H. Chappell	4	6	12 do	103 28
Lot 10 et station de chemin de fer	H. Ritchie	1½	2	12 do	26 00
Lot 11 et station de chemin de fer	M. J. Kilbride	5¼	3	12 do	50 28
Lot 12 et station de chemin de fer	W. Hayes, aîné	2	12	12 do	112 68
Lot 35 et station de chemin de fer	P. Lawler	1½	2	12 do	40 00
Lot 40 et station de chemin de fer	A. H. McEwen	1	6	12 do	56 32
Lot 56 et Sailor's Hope	F. McDonald	7	2 et 3	12 do	85 08
Milburn et Morell Station	T. Mullen	9	3	12 do	72 00
Mill Cove et station de ch. de fer	J. Hughes	2	2	12 do	19 00
Mill River et station de ch. de fer	F. Peters	½	2	12 do	15 00
Mill View et Vernon River	J. Murphy	2½	6	12 do	85 00
Milton Station et North Milton	W. McNeill	2	2 et 3	12 do	33 58
Milton Station et stat. de ch. de fer.	do	⅛	3 et 6	12 do	36 24
Miscouche et Muddy Creek	T. McNeill	5	2	3 do (du 1er janv. '94)	9 72
Miscouche et station de ch. de fer	J. H. DesRoches	½	12	12 do	34 00
Miscouche et S. W. Lot 16	T. McNeill	9½	2	12 do	76 00
Montague Bridge et station de chemin de fer	F.D. McCormack	5½	6	12 do	219 48
Montague Bridge et Valleyfield	A. J. McLeod	5	3	12 do	69 40
Montague Bridge et Victoria Cross	J. Dewar	3	3	12 do	49 00
Montague Cross et Murray Harbour Road	J. MacLean	2½	3	12 do	25 00
Morell Rear et Morell Station	R. D. Sterns	4½	2	12 do	40 00
Morell Station et stat. de ch. de fer.	M. Coffin	1/16	12	12 do	20 00
Mount Herbert et Southport	H. Smallwood	6½	2	12 do	54 00
Mount Pleasant et station de chemin de fer	F. Callaghan	3½	2	12 do	40 56
Mount Stewart et stat. de ch. de fer.	H. McEachern	¼	12	12 do	35 00
Murray Harbour South et White Sands	D. Bell	3	2	12 do	39 00
New Acadia et station de ch. de fer.	J. Pino	¼	2	12 do	15 00
New Annan et stat. de ch. de fer	W. B. Bowness	½	6	12 do	62 40
New Annan et Sunnyside	J. A. McDonald			Service spécial	3 00
New Annan et Wilmot Valley	W. B. Bowness	3½	2	12 mois	52 00
New Haven et Riverdale	D. McFadyen	3½	2	6 do (au 30 sept. '93)	18 00
do do	M. McLeod	3½	2	6 do du do	17 16
Newton Cross et Orwell	J. Morrissey	2½	2	12 do	20 00
New Wiltshire et stat. de ch. de fer.	C. Easter	¾	6	12 do	17 00
New Zealand et stat. de ch. de fer	J. Cantwell	⅛	3	12 do	27 36
Northam et station de chemin de fer	W. R. Folland	1/16	6	9 do (au 31 déc. '93)	22 50
do do	J. E. Yeo	1/16	6	3 do du do	7 50
Northam et Victoria West	N. McLennan	5	2	12 do	36 00
North Lake et Souris East	W. McLaren	24	3	12 do	226 00
North River et South Wiltshire	J. McDougall	4	3	12 do	50 00
O'Leary Station et stat. de ch. de fer	R. Ellis	1/16	6	12 do	17 41
O'Leary Station et West Cape	J. Dennis	9	2	12 do	77 48
Orwell et Orwell Cove	N. McGillis	2	3	12 do	43 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Ile du Prince-Edouard, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Palmer Road et stat. de ch. de fer..	W. Kinch ...	3	2	12 mois	35 00
Palmer Road et Waterford	A. McDonald...	4	2	12 do	19 00
Peake's Station et stat. de ch. de fer	J. F. McDonald	$\frac{1}{16}$	6	9 do (au 31 déc. '93)..	28 50
do do ..	A. McDonald...	$\frac{1}{16}$	6	3 do du do ..	9 50
Peake's Station et Ruskin	H. R. Mooney..	6	2	12 do	64 00
Peake's Station et St. Patrick's Road...........	A. McDonald...	$3\frac{1}{2}$	2	12 do	36 40
Pisquid et station de chemin de fer.	J. A. McDonald	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	36 00
Pisquid et Webster's Corner.	C. McAree	6	3	12 do	49 92
Pisquid Road et Vernon River.....	E. O'Keeffe.. ..	3	2	12 do	46 00
Pinsville et station de chemin de fer	A. Wedge......	2	2	12 do	35 00
Port Hill et station de chemin de fer	H. B. S. Birch..	4	12	12 do	112 68
Pownal et Village Green	M. Jardine.....	3	2	12 do	22 48
St. Andrew's et station de ch. de fer	J. McDonald...	$\frac{1}{8}$	3	12 do	25 00
St. Eleanors et Summerside.........	T. Lyle.........	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	68 00
Ste. Mary's Road et Ste. Mary's Road East.....	T. Daley.......	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	25 00
St. Teresa et station de ch. de fer...	A. Bradley.....	$\frac{1}{4}$	3	12 do	39 00
Scotchfort et station de ch. de fer..	J. McDonald...	$\frac{1}{4}$	2	12 do	16 00
Sea Cow Pond et Tignish	J. M. Nelligan..	$7\frac{1}{2}$	2	12 do	44 00
Skinner's Pond et Tignish	P. Aylward.....	$10\frac{1}{2}$	2	12 do	58 00
Souris East et station de ch. de fer.	A. McCormack.	$\frac{1}{2}$	12	12 do et voy. supplém.	71 38
Suffolk Station et stat. de ch. de fer	J. O. Ferguson..	$\frac{1}{16}$	2	12 do	20 80
Summerside et station de ch. de fer.	R. Glover.......	$\frac{1}{2}$	T.q.r.	6 do (au 30 sept. '93).	77 49
do do ..	J. McKay......	$\frac{1}{2}$	T.q.r.	6 do du do ..	67 14
Summerside et boîtes aux lettres...	R. Glover.	$\frac{1}{2}$	18	6 do (au 30 sept. '93).	16 00
do do ..	J. McKay	$\frac{1}{2}$	18	6 do du do ..	16 00
Summerville et Vernon River......	E. Fraser.......	$4\frac{1}{2}$	3	12 do	52 00
Ten-Mile House et stat. de ch. de fer	J. Fitzpatrick ..	$1\frac{1}{4}$	2	12 do	40 00
Tignish et station de chemin de fer.	H. Gaudet......	$\frac{1}{8}$	12	12 do	44 00
Tracadie Cross et stat. de ch. de fer.	A. Johnson.....	$\frac{1}{2}$	3	12 do	30 00
Traveller's Rest et stat. de ch. de fer.	T. Townsend....	1	3	12 do	39 00
Wellington et Wellington Station..	P. Ayers	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	23 00
Wellington Station et station de chemin de fer...................	F. F. Arsenault.	$\frac{1}{16}$	12	12 do	25 00
West Devon et station de ch. de fer.	J. A. Morshead.	$\frac{1}{16}$	6	12 do	10 00
Western Road et stat. de ch. de fer.	P. Reid.........	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	25 00
West Point et station de ch. de fer.	P. McPhee.....	14	2	12 do	112 00
West St. Peters et stat. de ch. de fer.	J. McDonald...	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	40 00
Winsloe Station et stat. de ch. de fer	J. Burrows.....	$\frac{1}{16}$	3	12 do	18 00
Wood Islands et Wood Islands North.....................	J. H. McMillan.	$2\frac{1}{2}$	3	12 do	39 00
				Total	$14,350 53

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. Smithson,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE QUÉBEC.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Adderley et St-Pierre Baptiste	P. A. Drolet	3	3	6 mois (au 30 sept. '93)	30 00
do do	J. Fortier	3	3	6 do du do	28 00
Adstock et Robertson Station	R. Bolduc	9	2	6 do (au 30 sept. '93)	52 50
do do	H. Bolduc	9	2	6 do du do	80 00
Agnès et Traverse de Nadeau	P. Roy	4½	1	3 do (au 30 juin '93)	6 25
do do	do	4½	1	9 do du do	26 25
Agnès et Trois-Lacs	H. W. Albro	10	1	12 do	44 00
Albanel et Normandin	A. Laprise	7	2	12 do	60 00
Allard Settlement et Nouvelle	J. Keays, jun	3	1	12 do	20 00
Allen's Mills et station de ch. de fer	D. Vir	1½	T.q.r.	12 do	30 00
Amqui et station de chemin de fer	T. Ross	1 acre.	12	12 do	60 00
Ancienne Lorette and Champigny	N. Alain	2	6	6 do (au 30 sept. '93)	30 00
do do	do	2	6	6 do du do	50 00
Armagh et Saint-Raphaël	T. Roy	15	3	7 do (au 31 oct. '93)	75 84
do do	do	15	6	5 do du do	108 32
Armstrong et Saint-Théophile	D. Richard	2¼	2	1 do (du 1er mars '94)	2 91
Aubert Gallion et Saint-George Beauce	M. G. Pozer	¾	6	12 do	35 00
Avignon et Matapédia	A. Gallant	7	6	12 do	155 00
Bagotville et Grande Baie	J. Savard	3	T.q.r.	Partie de saison 1893	11 25
do do	E. Gobeil	3	T.q.r.	Balance de saison	51 75
Bagotville et quai	M. Pouliot	3	T.q.r.	Saison 1893	44 00
Baie de la Trinité et Ile au Caribou	I. T. Comeau	7½	2	do	15 00
Baillargeon et station Craig's Road	B. Huot	3	3	12 mois	60 00
Baker Brook et station de chemin de fer de Témiscouata	D. Daigle	¼	14	3 do (au 31 août '93)	17 50
Baker Brook Station et station de chemin de fer de Témiscouata	A. Maclean	¼	14	7 do du do	29 16
Barachois de Malbaie et quai	T. S. Vardon	4	......	Expiration de l'entreprise	14 30
Barrière Saint-Valier et Saint-Sauveur de Québec	E. Emond	1	12	12 mois	40 00
Beaubien et station du Cap Saint-Ignace	N. Dugal	¼	12	12 do	20 00
Beauce, Jonct. de la, et Jersey Mills	R. Groleau	26½	6	12 do	792 00
Beauce, Jonction de la, et station de chemin de fer	V. Bilodeau	1	12	12 do	25 00
Beauce, Jonct. de la, et Saints-Anges	G. Gagnon	8	13	12 do	84 00
Beaudet et station de chemin de fer	F. Petitclerc	½	3	2 do 11 jours (au 11 juin '93)	2 37
do do	do	½	6	3 do 19 jours (au 30 sept. '93)	7 24
do do	do	½	3	3 do (au 31 déc. '93)	3 00
Beaudoin et Saint-Ferdinand	L. Coté	5	2	10 do (du 1er juin '93)	66 66
Beaupré et Saint-Féréol	F. Michel	7	3	12 do	100 00
Belair et station de chemin de fer	A. Couture	1	6	12 do	50 00
Bennett et Maple Grove	J. Bennett	3	3	12 do	60 00
Bergerville et Québec	J. Drolet	3	6	12 do	90 00
Bersimis et Moisic	R. H. Montgomery	232	6	Saisons 1893-94	1,160 00
Bersimis et Sault-au-Cochon	E. Miller	26	2	12 mois	600 00
Berthier et station de chemin de fer	V. Guilmet	2½	12	3 do (au 30 juin '93)	19 50
do do	do	2½	12	9 do du do	105 00
Bic et station de chemin de fer	J. R. Colclough	10	T.q.r.	12 do	36 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Bic et Saint-Valérien de Rimouski..	J. Moisan	3½	6	12 mois	100 00
Black Cape et Querry........	A. Querry	4½	3	12 do	60 00
Black Lake et station de ch. de fer	A. Blondeau....	100 vgs.	12	12 do	20 00
Black Lake et New Ireland........	J. McLean	10	3	1 do (au 30 avril '93)..	10 00
do do	D. Lemay	10	3	11 do du do ..	110 00
Black Lake et Reed Mines	C. Paradis	2	3	3 do (au 30 juin '93)..	13 75
do do	do	2	6	9 do du do ..	82 50
Blanchet et Saint-Lambert..	J. Paquet... ..	12 acres.	12	12 do	35 00
Bonaventure et Percé.....	G. Aubert......	3	3	12 do	115 00
Bourg Louis et station de ch. de fer	P. Russell	3	6	12 do	75 00
Broughton Station et East Broughton	L. Beaudoin....	5½	6	3 do (au 30 juin '93)..	37 50
do do ..	do	5½	6	9 do du do ..	150 00
Broughton Station et station de chemin de fer.......	J. McGee.......	50 vgs.	12	12 do	24 00
Broughton Station et West Broughton........................	M. Rousseau....	6½	6	6 do (au 30 sept. '93).	70 00
do do ..	E. Bolduc	6½	6	6 do du do ..	57 50
Buckland et Saint-Lazare..........	F. Labonté.	15	6	12 do	340 00
Buckland et Saint-Magloire..... ..	P. Tanguay. ...	18	3	12 do	177 00
Cacouna et station de chemin de fer	J. B. Beaulieu..	5	12	12 do	250 00
do do (Messag.)	T. Living.. .	2½	12	Saison 1893..........	40 31
Campbellton et Paspébiac...	A. Cyr	88	6	12 mois et service suppl..	4,848 00
Cape Cove et quai	F. Cass.........	½	T.q.r.	Expiration de l'entrepr..	13 00
Cap à L'Aigle et Malbaie..........	P. Savard	3	14	Saison 1893...........	89 00
Cap Rouge et Québec	J. Drolet.......	9	6	12 mois	199 00
Cap Saint-Ignace et stat. de ch. de f.	J. Bossinette ...	½	12	12 do	80 00
Cap Saint-Ignace et Sainte-Apolline de Patton..........	P. Fournier.....	21	1	12 do	80 00
Cap Santé et Les Ecureuils	O. Gauvreau....	4½	6	12 do	218 00
Cap Santé et Portneuf...	E. Marcotte	5	6	12 do	150 00
Casault et station de chemin de fer.	J. Ouellet.......	2	3	12 do	40 00
Causapscal et station de ch. de fer.	R. A. Blais.....	250 vgs.	12	6 do (au 30 sept. '93)..	25 00
do do ...	O. Charette.....	250 vgs.	12	6 do du do ..	14 96
Cedar Hall et station de ch. de fer.	J. Smith...	¼	6	12 do (et arrérages)...	106 50
Chambord et Métabéchouan	C. Gagnon......	9	6	3 do 10 jours (au 10 juillet '93)	117 11
do do	do	9	6	1 do 28 jours (au 27 octobre '93) ...	69 69
Chambord et station de ch. de fer..	J. Bilodeau.....	1	6 et 12	6 do (au 30 sept. '93, et voy. suppl.	64 1
do do	do	1	6	6 do du do .	38 74
Chambord et Chicoutimi.........	do	51	.....	Voyages spéciaux...... .	12 00
Champigny et station de ch. de fer.	H. Robitaille...	1	12	12 mois	100 00
Channay et Piopolis............ .	H. Ryan........	9	1	6 do (au 30 sept. '93)..	25 00
do do	O. Martel	9	1	6 do du do ..	25 00
Charlesbourg et Charlesbourg-Ouest......	E. Lefebvre.....	2¼	2	3 do (au 30 juin '93, et expiration de l'entreprise	16 66
Charlesbourg et Québec......	do	5	2	12 do	125 00
Charlesbourg-Ouest et station de chemin de fer	F. Jobin...... .	250 vgs.	12	7 do 28 jours (du 4 août '93)......	19 76
Chaudière, Bassin de la, et Etchemin	A. Couture.....	3	6	3 do (du 1er janv. '94)	20 00
Chaudière Curve et station de chemin de fer...	E. Fontaine.....	30 vgs.	12	12 do	40 00
Chaudière Mills et station de chemin de fer.....	G. Breakey.....	3½	6	12 do	99 92
Chaudière Station et station de chemin de fer.	A. McTeer, jeune	300 vgs.	6	12 do	35 00
Chemin Taché et Saint-François-Xavier de Viger	J. B. Morin.....	6	2	12 do	58 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Chicoutimi et Grande Baie.........	M. Tremblay...	13	6	12 mois	280 00
Chicoutimi et Hebertville.........	J. B. Simard....	40	6	3 do 11 jours (au 11 juillet '93)....	277 17
do do	E. Ouellet.....	40	6	1 do 25 jours (au 26 octobre '93)...	188 00
do do	A. Guimond....	....	......	Voyage spécial.........	4 00
Chicoutimi et Jonquières	E. T. Nesbitt...	....	. .	do	2 50
Chicoutimi et Laterrière....	L. Maltais	10	6	12 mois	325 00
Chicoutimi et station de ch. de fer.	A. Guimond....	$\frac{1}{2}$	6	6 do 25 jours (du 11 juillet '93)	56 80
Chicoutimi et Rivière du Moulin...	P. Grenon.. ..	$1\frac{1}{4}$	1	9 do (du 1er juill. '93).	11 70
Chicoutimi et Saint-Cyriac.........	D. April........	48	....	Voyage spécial	4 00
Chicoutimi et Tremblay	C. Jean	2	6	12 mois	120 00
Chicoutimi et quai...	A. Guimond....	$\frac{1}{2}$	T.q.r.	Saison 1893.............	65 25
Clairvaux et Saint-Cassien des Caps.	J. Guay	6	3	12 mois	60 00
Clapham et Inverness	J. Forbes.	$13\frac{1}{2}$	3	12 do	156 00
Coleraine Station et station de chemin de fer..........	J. Roberge	67 vgs.	12	12 do	40 00
Craig's Road Station et station de chemin de fer	N. Fournier.....	10 vgs.	12	12 do	24 00
Cranbourne et Culdaff......... ..	W. Wilson.. ...	5	6	6 do (au 30 sept. '93).	45 00
do do	do . .	5	6	6 do du do ..	65 00
Cranbourne et Frampton	V. Lacroix......	8	6	12 do	210 00
Cross Point et Sainte-Anne de Ristigouche	J. Olscamp.....	2	6	3 do (au 30 juin '93)..	25 00
do do ..	do	2	6	9 do du do ..	82 50
Cross Point et Sellarville	W. Adams......	$10\frac{1}{2}$	2	12 do	85 00
Cumberland Mills et River Gilbert..	T. J. Taylor....	8	1	12 do	50 00
Dablon et station de chemin de fer.	G. Larouche ...	$\frac{1}{5}$	6	12 do	45 00
Delisle et Saint-Joseph d'Alma....	F. Gagné.......	8	2	12 do	92 48
Delisle et Taillon..	A. Larouche....	12	1	9 do (du 1er juill. '93).	39 00
Dequen et station de ch. de fer....	O. Couture	2	3	12 do	50 00
Deschambault et stat. de ch. de fer.	D. Perrault.....	$2\frac{1}{2}$	12	12 do	99 00
Deschambault, Station de, et station de chemin de fer	N. Mercier	75 pds.	12	12 do	10 00
Deschambault, Station de, et Saint-Gilbert	H. Paquin......	$3\frac{1}{2}$	30	11 do (du 1er mai '93).	27 50
Douglastown et Douglas-Ouest.....	O. Walsh.......	$2\frac{1}{2}$	1	3 do (de 1er janv. '94).	10 00
Douglastown et quai....	C. Kennedy	1	T.q.r.	Expiration de l'entreprise	13 00
East Magdala et Lyster.....	A. Rousseau....	4	1	12 mois	26 00
Egg Island et Pointe aux Anglais...	L. Langlais.....	4	2	Saison 1893...........	6 00
Elgin Road et station de ch. de fer.	F. Bélanger.....	1	3	12 mois	40 00
Escuminac et Fleurant	J. Doherty	8	1	12 do	48 00
Esquimaux, Pointe aux, et Moisie..	C. Dupuis.....	121	....	Saison 1893-94.........	475 00
Esquimaux, Pte aux, et Nastashquan	P. Preverreau...	100	......	do	200 00
Etchemin et Lévis	F. Joncas. ...	6	12	12 mois	400 00
Etchemin et St-Jean Chrysostôme..	A. Pichet.	3	6	12 do	112 00
Etchemin et Saint-Nicholas........	M. Carrier	9	6	3 do (au 30 juin '93)..	93 75
do do	N. Hébert.....	9	6	9 do du do ..	251 25
Etchemin et Québec-Sud...... ...	P. E. Bourassa ..	4	6	12 do	100 00
Father Pt (Pte au Père) et st. de c. de f.	J. Heppel	2	12	9 do (au 31 déc. '93)..	89 25
do do ..	do	2	12	3 do du do ..	50 00
Fleurian et station de Sainte-Luce..	A. Caron.......	18	3	12 do	148 00
Fontenelle et Bassin de Gaspé.....	J. Stanley......	8	1	12 do	36 00
Fortin et Matane......	N. Fortin.	6	1	12 do	40 00
Fox River et Grande Grève.... ..	E. Tapp...	20	3	12 do	285 00
Fox River et Petite Madeleine.....	J. B. Jalbert ...	51	2	12 do	625 61
Frampton et Sainte-Hénédine.....	J. Audet.	13	6	12 do	250 00
Frampton et Springbrook..........	J. Clark........	4	3	12 do	60 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Fréchette et Saint-Nicholas	A. Fortier	5	3	12 mois	78 00
Gaspé, Bassin de, et Bas.-Sud, Gaspé	J. H. Eden.....	4½	3	12 do	75 00
Gaspé, Bassin de, et Grande Grève..	T. J. Miller	15	3	4 do 16 jours (au 16 août '93)	85 14
do do ..	do	15	4	3 do 9 jours (au 24 nov. '93)	72 99
do do ..	do	15	3	4 do 6 jours (du 24 nov. 93)	77 81
do do ..	do	....	.....	Saison 1893.	9 50
Gaspé, Bassin de, et Paspébiac.....	W. P. Ramier..	103	6	12 mois (moins l'amende)	6,715 00
Gaspé, Bassin de, et quai..........	J. F. Davis....	¼	T. q.r.	Fin du contrat..........	13 00
Grande Baie et L'Anse Saint-Jean.	R Gagnon	54	2	12 mois	230 00
Grande Baie et Saint-Urbain	A. Fortin..... .	63	3	9 do (période irrégul.)	533 00
Grande Cascapédia et New Richmond	W. Robertson..	4½	2	12 do	80 00
Grandes Coudées et Jersey Mills...	E. J. Cahill....	14	3	12 do	180 00
Grand Métis et Pointe des Métis...	W. E. Page.....	6	6	Saison 1893....	60 00
Grand Métis et station de ch. de fer	do	3	12	6 mois (au 30 sept. '93).	100 00
do do ..	C. N. Page. ...	3	12	6 do du do ..	100 00
Grand Pabos et Sainte-Adélaïde de Pabos	T. Soucy.......	4	T. q.r.	Fin du contrat..........	13 00
Grande Rivière et quai.......	T. A. Beaudin..	4	do	do	14 00
Grondines et station de ch. de fer..	L. Côté	3½	12	12 mois	240 00
Hamilton Cove et Portneuf Mills...	W. Gibsone.....	4	2	7 do (du 1er sept. '93)	75 83
Hébertville et Métabéchouan.	E. Girard	12	6	5 do 5 jours (au 26 oct. 1893 ; période irrégulière) ...	167 44
Hébertville et station de ch. de fer.	do	3½	12	6 do 24 jours (du 11 juillet '93 ; période irrégul.)	132 00
Hébertville et Saint-Joseph d'Alma	F. Gagné......	12	6	3 do 8 jrs (au 8 juill. '93 ; fin du contrat	116 63
do do ..	X. Letourneau..	9	6	1 do 26 jrs (au 26 oct. 1893)	67 20
Hedleyville et Saint-Roch de Québec	J. Deblois.....	¾	12	6 do (au 30 sept. '93)	31 30
do do ..	H. Talbot. ...	¾	12	6 do du do ..	27 50
Inverness et Kinnear's Mills.......	W. Cox........	9½	3	12 do	116 00
Inverness et Leeds	H. McCutcheon.	12	6	12 do	448 00
Inverness et New Ireland..........	J. Neagle	17	3	12 do	170 00
Inverness et Reedsdale	W. Cox	4	3	10 jours (au 10 avril '93).	1 50
Inverness et station de Sainte-Julie	P. Lapointe	11	7	12 mois	290 00
Isle aux Coudres et Baie Saint-Paul	J. Dufour	9	2	12 do	200 00
Isle aux Grues et Montmagny......	N. Lebel.......	6	2	12 do	250 00
Isle Verte et Notre-Dame de l'Isle Verte.......	P. J. Fraser....	6	1	3 do (au 30 juin '93)..	20 00
do do ..	E. Fraser	6	1	9 do du do ..	60 00
Isle Verte et station de ch. de fer..	L. A. Bertram .	1	12	12 do	80 00
Isle Verte et St-Paul de la Croix..	A. Boucher.....	10	2	12 do	104 00
Ivry et Notre-Dame du Lac........	J. L. Gagné....	1½	6	12 do	100 00
Jersey Mills et Marlow..	E. J. Cahill....	13	6	12 do	400 00
Jonquières et station de ch. de fer..	O. Gagné.	6 acres	12	6 do 27 jours (du 10 juillet '93 ; période irrégul.)	33 15
Jonquières et Saint-Cyriac.........	H. Gaudreau...	10	1	8 do (période irrégul.)	31 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Kamouraska et station de ch. de fer	J. B. Pelletier	5	24	12 mois	375 00
Kinnear's Mills et station de Robertson	E. Stevenson	11	11	12 do	239 00
Kiskissink et station de ch. de fer	J. Bernier	¼	6 et 3	12 do	20 00
La Beauce et station de ch. de fer	J. B. Grégoire	⅓	12	12 do	50 00
La Beauce et Saint-Elzéar de Beauce	F. Guay	3	6	12 do	92 00
Lac au Sable et station de ch. de fer	J. B. Darveau	100 pds	12	12 do	30 00
Lachevrotière do	V. Portelance	6 acres	6	12 do	18 00
Lac Edouard do	D. F. Johnston	15 vgs.	6	6 do (au 30 sept. '93)	8 01
do do	R. Rowley	do	6	6 do du do	7 80
Lac St-Joseph do	L. Piché	4 acres	12	12 do	25 00
La Décharge et Tremblay	J. Sheehy	21	1	12 do	103 00
Lac Beauport et Quebec	P. Brown	13	2	12 do (service suppl.)	171 60
Lac Etchemin et Langevin	L. Mercier	12	6	12 do	290 00
Lac Etchemin et Sainte-Rose de Watford	E. Bougie	12	1	12 do	50 00
Lac Etchemin et Standon	F. Gosselin	12	6	12 do	270 00
Lamartine et station de ch. de fer	P. Cloutier	2¼	3	12 do	50 00
Lambton do	C. Fortier	14	6	12 do	350 00
Lambton et Saint-Samuel de Gayhurst	J. Roy	16	6	12 do	399 00
Landvilla et station de ch. de fer	C. Lavallée	2	6	12 do	56 00
L'Anse à Gilles do	T. F. Giasson	2	6	6 do (au 30 sept. '93)	50 00
do do	Z. Giasson et G. Michaud	2	6	6 do du do	50 00
L'Anse au Foin et Tremblay	L. Grenon	8	4	12 do	158 20
L'Anse Saint-Jean et Saint-Etienne de Saguenay	L. H. Gagnon	21	2	7 do du 1er avril '93; période irrég.)	150 00
La Petite Rivière, Saint-François-Xavier et Saint-Cassien des Caps	P. Boucher	7	6	12 do	220 00
Lauzon et Lévis	J. B. Carrier	2	12	12 do	95 00
Lauzon et Saint-Joseph de Lévis	E. Ruël	1¼	12	12 do	140 00
Lauzon et boîtes aux lettres de Saint-Joseph de Lévis	J. B. Carrier	½	18	12 do	15 00
Laval et Québec	T. Keough	17	2	12 do	100 00
Leeds et Wilson's Mills	H. McCutcheon	2	6	12 do	100 00
Leeds, Village de, et Lemesurier	J. Hutchison	5	3	12 do	68 00
Les Eboulements et Quai des Eboulements	J. Dufour	3	3	Saison 1893	38 50
Les Eboulements et Saint-Hilarion	G. Perron	8	6	12 mois	145 00
Les Eboulements et quai	N. Degagnée	5	T. q.r.	2 voyages	1 50
do do	G. Gagnon	5	do	Saison 1893	165 20
Les Escoumains et Sault au Cochon	J. Boissonneault	35	3	12 mois	675 00
Les Escoumains et Tadousac	F. Brisson	27	4	12 do	580 00
Lessard et Saint-Elzéar de Beauce	I. Racine	½	6	12 do	25 00
Les Saules et Québec	J. Tardif	6	6	12 do	140 00
Lévis et Notre-Dame de Lévis	M. Gagnon	⅓	13 et 19	12 do	210 00
Lévis et Québec	W. Moore	1	18 et 12	12 do	350 00
Lévis et Québec	L. P. Thibault			Voyage spécial	0 80
do do	E. Guay			do	4 00
do do	W. Thibault			Voyages spéciaux	6 00
Lévis et stat. de ch. de fer (C.G.-T.)	C. Laflamme	¼	6	12 mois	15 00
Lévis et station de ch. de fer (C.F.I.)	A. Laflamme	¼	24	12 do	90 25
Lévis et station de chemin de fer	F. Begin	¼	12	12 do	45 00
Lévis et Saint-Michel	E. Poiré	15	6	12 do	300 00
Lévis et boîtes aux lettres	M. Gagnon	4½	18	12 do	370 52
Linière et Metgermette	J. Morin	13½	3	12 do	137 00
L'Islet et station de chemin de fer	B. Morin	2¼	12	12 do	125 00
Little Metis (Petit-Métis) do	J. Macnider	6	6	17 jours (au 31 août '93)	11 25
Lorette do	J. B. Linteau	⅚	12	12 mois	42 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Lourdes et Somerset	J. B. G. Nadeau	8	50	12 mois	50 00
Lourdes du Blanc Sablon et Natashquan	N. Blois	271	....	Saison 1893-94	350 00
Lower Ireland et Thetford Mines	G. R. Henderson	12	1	12 mois	52 00
Malhiot et Ste-Sophie de Mégantic	A. Malhoit	2¼	3	12 do	40 00
Maple Grove et Richardville	J. Lynaugh	7	3	12 do	95 00
Maple Grove et Wolfestown	R. Boulanger	6½	2	9 do (au 31 déc. '93)	56 25
do do	M. Bilodeau	6½	2	3 do du do	16 25
Maria et Maria East	J. Bejold	5	3	12 do	75 00
Maria et New-Richmond	A. Cyr	32	...	Service spécial	7 50
Marlow et ligne frontière des Etats-Unis	A. A. Wilson	14½	3	12 mois	149 00
Matane et station de chemin de fer	G. Lavigne	32	6	12 do	650 00
Matane et Sainte-Anne des Monts	E. Lepage	57	3	12 do	674 00
Matapedia et station de ch. de fer	E. Doiron	200 vgs.	12	6 do (au 30 sept. '93)	22 50
do do	do	200 vgs.	12	6 do du do	49 92
Matapedia et Runnymede	J. Lawlor	12	1	12 do	70 00
Mercier et Notre-Dame du Rosaire	O. Pruneau	6	3	12 do	80 00
Métabéchouan et station de ch. de f.	C. Gagnon	10 acres.	12	6 do 22 jrs(du 11 juill. '93)	44 00
Métabéchouan et Saint-Gédéon	T. Duchaine	8	6	4 do 10 jours (au 10 juill. '93)	83 15
do do	J. Gauthier	8	6	1 do 22 jours (au 20 oct. '93) et voyage suppl	43 88
do do	T. Duchaine	8	6	4 jours (au 26 oct. '93)	3 26
Métabéchouan et Saint-Hilaire du Lac Saint-Jean	P. Boivien	13½	1	9 mois (du 1er juill. '93)	55 50
Miquasha et Saint-Jean L'Evangéliste	A. Labillois	5	1	12 do	25 00
Mistassini et Ticonabé	J. Trudel	18	1	12 do	70 00
Mont Carmel et station de ch. de fer	R. Lavoie	3	6	12 do	97 48
Montmagny et station de ch. de fer	A. Gamache	1	12	12 do	72 00
do do	C. Larcher	1	12	12 do	100 00
Montmorency, Chutes de, et Village Montmorency	J. Mathieu	¾	6	12 do	25 00
Montmorency, Chutes de, et Québec	L. Tessier	8	6	12 do	280 00
Morigeau et station de chemin de fer de Saint-François de Montmagny	O. Tremblay	2	6	12 do	40 00
Mouth (Embouchure du Saint-François et Haut du St-François)	R. Connors	4	3	12 do	75 00
Malbaie et Sainte-Agnès	T. Lapointe	9	3	12 do	69 50
Malbaie et Baie Saint-Paul	A. Bouchard	30	6	12 do	1,170 00
Malbaie et Saint-Siméon	L. Lavoie et J. Couturier	20	4 et 3	6 do (au 30 sept. '93)	136 00
do do	J. Couturier	20	4 et 3	6 do du do	134 00
Malbaie et quai	G. Boulliane	3	T.q.r.	Saison 1893	226 00
Newbois et Scott Junction	C. Genest	9	6	12 mois	300 00
New-Carlisle et quai	T. Coldwell	¾	T.q.r.	Expiration de l'entreprise	13 00
Newport et quai	J. Jessop, aîné	½	do	do	13 00
Newport Point et quai	do	½	do	do	13 00
New Richmond et Lazy Bogan	R. Brash	45	.....	17 voyages	110 50
New Richmond et quai	J. Robertson	3	2	Expiration de l'entreprise	9 75
Normandin et Saint-Félicien	L. Carbonneau	20	3	12 mois	175 00
Notre-Dame de Lévis et Villemay	M. Gagnon	1	6	12 do	60 00
Notre-Dame de Rimouski et station de chemin de fer	A. Parent	½	12	12 do	75 00
Notre-Dame des Anges et station de chemin de fer	J. Chateauvert	1	12	12 do	55 00
Notre-Dame du Portage et station de chemin de fer	J. B. Thibault	7	6	12 do	124 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
O'Donnell Siding et station de chemin de fer de O'Donnell Siding..	P. Girard..	⅓	3	12 mois....	25 00
Old Lake Road et station de ch. de f.	P. Caron.......	¼ et 4½	12 et 6	12 do	100 00
Paspébiac et quai................	B. Loisel.......	¾	T.q.r	Expiration de l'entreprise	19 50
Percé et quai	T. E. Flynn....	½	T.q.r.	do do ..	13 00
Perthius et station de ch. de fer....	E. L. Sewell....	200 vgs.	12	12 mois.................	25 00
Petite Madeleine et Sainte-Anne des Monts....	A. J. Sasseville.	56	2	12 do	575 26
Pointe-aux-Orignaux et Rivière Ouelle........	J. B. Hudon....	2½	12 et 6	12 do	58 32
Pointe-aux-Trembles et Québec....	A. Angers .. .	22	6	12 do	494 00
Pointe Bleue et Roberval..........	L. E. Otis, jeune	5	3	12 do	85 00
Pointe Saint-Pierre et quai........	P. Bond........	¼	T.q.r.	Expiration de l'entreprise	10 40
Pointe Sèche et Saint-Pascal.......	A. Desjardins...	11	3	9 mois (au 31 déc. '93) .	90 00
Pont Rouge et station de ch. de fer.	J. Denis........	¾	T.q.r.	12 do	92 00
Port Daniel Centre et quai....	J. Lawrence.. .	3	T.q.r.	Expiration de l'entreprise et voyages suppl......	48 00
Portneuf et station de chemin de fer	E. Marcotte ...	1	12	12 mois.............	100 00
Price et Saint-Octave..	P. Bourgoin....	3	6	12 do	75 00
Quai de Rimouski et Rimouski...	C. Gasse........	2	6	9 do (au 31 déc. '93)...	60 00
do do ...	do	2	6	3 do du do ..	25 00
Québec, bureau de poste de, et boîte aux lettres de l'immigration.....	E. Corneil.....	¾	T.q.r.	Saison 1893.............	20 00
Québec et station de chemin de fer.	G. Hough......	½	12et18	3 mois (au 30 juin '93)...	285 20
do do etc.	do	½	T.q.r.	9 do du do ..	2,100 00
Québec, Saint-Jean et Saint-François, I.O.......................	A. Maranda ..	27	6	12 do	780 00
Québec, faubourg Saint-Jean et boîtes aux lettres..........	M. Gingras.....	3⅕	30	12 do	374 48
Québec et Saint-Sauveur de Québec.	F. Gignac	1¼	31	12 do	398 00
Québec et Saint-Tite des Caps.....	F. Cloutier......	33	6	6 do (au 30 sept. '93)..	500 00
do do	J. Giguère......	33	6	6 do du do ..	469 00
Québec et Spencer Cove..........	A. Cullen......	5	12	6 do (au 30 sept. '93)..	110 00
do do	do	5	12	6 do du do ..	125 00
Québec et Stoneham...............	J. Corrigan.....	17	2	12 do	145 00
Québec et boîtes aux lettres........	C. Gagné.......	1	30	12 do	180 00
Québec et quai..................	G. Hough	½	T.q.r.	3 do (au 30 juin '93, voyages suppl.)	406 12
do do	J. Chamberland.	½	2	do do ..	40 50
Rimouski et station de ch. do fer..	L. Lavoie... ..	½	24	12 do et voyages suppl.	174 50
Rimouski et Sainte-Blandine	J. Ross.........	9	2	12 do	54 48
Risborough et Saint-Samuel de Gayhurst............	E. Dallaire.....	8	1	12 do	30 00
Rivière Gilbert et River Gilbert Gold Mines.	J. Quirion......	3½	6	12 do	140 00
Rivière à L'Ours et La Fourche des Chemins.......	J. B. Gaudin...	4	1	9 do (au 31 déc. '93)...	30 00
do do ..	N. Gaudin.....	4	1	3 do du do ..	15 00
Rivière à Pierre et station de ch. de f.	J. S. Murphy...	⅓	12	12 do	20 00
Rivière au Doré et Saint-Félicien..	P. Bélanger. ..	12	1	12 do	65 00
Rivière aux Pins et station de chemin de fer de Saint-Gabriel......	M. Hayes......	6½	2	12 do	72 00
Rivière du Loup et station de chemin de fer	M. L. Marchand	1½	49	12 do et voyages suppl.	784 74
Rivière du Loup et quai...........	A. Bérubé......	3	12	Saison 1893............	96 00
Rivière du Loup et quai	L. T. Pinze.....	3	T.q.r.	do	74 20
Rivière du Loup et boîtes aux lettres..	M. L. Marchand	1½	25	8 mois et 13 jours (du 19 juillet '93)...	91 60

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Rivière Ouelle et station de ch. de f.	N. Anctil	5	12	12 mois	200 00
Rivière Sainte-Marguerite et Tadousac	A. Fortin	21	1	12 do	94 00
Rivière Trois-Pistoles et station de chemin de fer	A. Rioux	4	12	12 do	60 00
Robertson Station et station de chemin de fer	A. Talbot	1 acre.	12	12 do	40 00
Robertson Station et Sacré-Cœur de Marie	J. Vallière jeune	6	6	12 do	186 00
Roberval et station de ch. de fer	J. Potvin	¼	6 et 12	9 do (au 31 déc. '93)	34 62
do do	do	¼	6	3 do du do	13 75
Roberval et Saint-Prime	J. Tradit	10	3 et 6	6 do (au 30 sept. '93)	128 34
do do	do	10	3	6 do du do	80 00
Sainte-Adelaïde de Pabos et quai	R. Duguay	½	T.q.r.	Expiration du contrat	13 00
Saint-Alban et station de ch. de fer.	R. Rivard	7	6	12 mois	119 00
Saint-Alexandre et stat. de ch. de f.	R. Fortin	400 vgs.	12	12 do	50 00
Saint-Alexandre et Saint-Eleuthère.	do	24	1	12 do	100 00
Saint-Anaclet et stat. de ch. de fer.	L. St. Pierre	2½	12	12 do	92 00
Saint-André et station de ch. de fer.	E. Michaud	4½	8	3 do (au 30 juin '93).	50 00
do do	do	5	12	9 do du do	225 00
Sainte-Angèle de Rimouski et station Sainte-Flavie	A. Beaulieu	8	6	12 do	160 00
Sainte-Anne de la Pocatière et station de chemin de fer	J. O. Ouellet	1	12	12 do	229 86
Sainte-Anne de la Pocatière et Saint-Onézime	G. Ouellet	6	3	12 do	117 00
Saint-Anselme et stat. de ch. de fer.	F. Lamontagne	1	12	12 do	80 00
Saint-Anselme et Sainte-Claire	do	7	6	12 do	175 00
Saint-Arsène et Viger	O. Gagnon	6	6	3 do (au 30 juin '93).	37 50
do do	A. Dionne	6	6	9 do du do	101 25
Saint-Aubert et stat. de ch. de fer.	C. Dubé	1½	12	3 do (au 30 juin '93).	25 00
do do	do	1½	12	9 do du do	97 50
Saint-Aubert et Saint-Pamphile	P. St. Pierre	31	2	12 do	160 00
do do	do	31	1	12 do	105 00
Saint-Bazile et station de ch. de fer.	F. Pâquet	2½	6	12 do	80 00
Saint-Bazile, Station de, et station de chemin de fer	C. A. Délage	2 acres.	6	12 do	12 00
Saint-Benoit Labre et Saint-Honoré	B. Tanguay	9	3	5 do (au 31 août '93).	41 66
Saint-Benoit Labre et Saint-George.	G. Busque	8	3	7 do du do	35 00
Saint-Bruno et Saint-Pascal	P. Côté	7	1	12 do	50 00
Saint-Casimir et stat. de ch. de fer.	L. Martin	4½	12	12 do	216 00
Saint-Casimir et Saint-Ubalde	J. Soulard	11	6	12 do	270 00
Sainte-Catherine et stat. de ch. de f.	P. Julien	1	6	12 do	70 00
Saint-Charles et stat. de ch. de fer.	E. Bilodeau	1	6	12 do	25 00
Sainte-Claire et Sainte-Malachie	P. Turgeon	10	6	12 do	268 00
Saint-Clément et Saint-Cyprien	J. Dionne	5	2	12 do	40 00
Saint-Clément et Saint-Eloi	J. Roy	12	3	3 do (au 30 juin '93).	31 25
do do	C. Boucher	12	3	9 do du do	103 50
Saint-Cyrille et station de ch. de fer.	J. B. Cloutier	7½	3	12 do	150 00
Saint-Cyrille et Saint-Marcel	T. Touchette	15	1	12 do	75 00
Saint-Damase de Rimouski et station de chemin de fer	A. Langlois	7	3	12 do	80 00
Saint-David de Lévis et anse Hadlow	J. Hallé	1	6	12 do	50 00
Saint-Denis et station de ch. de fer.	F. Thibault	4	12	12 do	124 25
Saint-Edmond et Stoneham	J. Corregan	5	2	12 do	50 00
Saint-Eloi et station de ch. de fer.	P. Langelier	3	6	12 do	100 00
Saint-Etienne du Saguenay et Tadousac	J. Murray	10	2	12 do	294 00
Saint-Evariste de Forsyth et station de chemin de fer	P. A. Veilleux	26	6	12 do	524 72
Saint-Evariste de Forsyth et Saint-Hilaire de Dorset	A. Bégin	8½	1	12 do	45 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Saint-Evariste de Forsyth et Saint-Honoré	S. Nadeau	7	6	12 mois	149 00
Saint-Fabien et station de ch. de fer	E. Jean	1	12	12 do	47 00
Sainte-Famille et Saint-Pierre, I.O.	A. Maranda	8	3	12 do	120 00
Saint-Félicien et Saint-Prime	P. Rousseau	9	3 et 6	6 do (au 30 sept. '93).	80 21
do do	do	9	3	6 do du do	50 00
Saint-Félicien et Ticonabé	O. Perreault	5	3	6 do (au 31 oct. '93)	45 00
Sainte-Flavie et station de ch. de f.	P. Chouinard	3	12	12 do	400 00
Saint-François et Trois-Pistoles	F. Morin	7½	3	9 do (du 1er juill. '93)	67 50
Saint-François de Montmagny et station de chemin de fer	E. C. Bentet	1½	12	12 do	100 00
Saint-François-Xavier de Viger et Viger	J. Martin	6	3	12 do et voy. supplém.	104 00
Saint-Frédéric et stat. de ch. de fer.	J. Gagné	2	6	12 do	88 00
Saint-Frédéric et Saint-Sévérin de Beaurivage	F. X. Plante	6	3	12 do	100 00
Station Saint-Gabriel et station de chemin de fer	K. Landrigan	10 acres.	6	12 do	16 00
Saint-Gédéon et stat. de ch. de fer.	T. Duchaine	1	12	7 do 26 jrs (du 10 juillet '93; période irrégulière)	108 60
Saint-George Est et Saint-Prosper de Dorchester	M. Gagnon	12½	2	12 do	80 00
Saint-Germain de Kamouraska Sainte-Hélène de Kamouraska et Pointe Sèche	J. Moreau	6 et 4	6	3 do (du 1er janv. '94)	50 00
Saint-Gervais et stat. de ch. de fer.	F. Roy	5½	6	12 do	100 00
Saint-Gervais et Saint-Lazare	J. Bélanger	6	6	12 do	179 00
Saint-Gervais et Saint-Nerée	J. Goulet	9	3	12 do	100 00
Sainte-Hélène et stat. de ch. de fer.	H. Beaulieu	½	12	12 do	20 00
Sainte-Hénédine et stat. de ch. de f.	J. Mercier	¼	12	6 do (au 30 sept. '93).	25 00
do do	do	¼	12	6 do du do	30 00
Saint-Henri et station de ch. de fer.	T. Couet	½	12	12 do	70 00
Saint-Henri et Saint-Isidore	M. Fortin	10	6	12 do	200 00
Saint-Henri et Saint-Lambert	Z. Buteau	10	6	12 do	200 00
Station Saint-Henri et station de chemin de fer	G. Demers	¼	12	3 do (au 30 juin '93).	18 75
do do	do	¼	12	9 do du do	75 00
Saint-Jean de Dieu et Trois-Pistoles	M. M. D'Auteuil	17	3	3 do (au 30 juin '93).	47 00
do do	do	13	3	9 do du do	108 00
Saint-Jean-Port-Joli et station de chemin de fer	G. Poitras	1½	12	12 do	160 00
Saint-Joseph d'Alma et station de chemin de fer	X. Letourneau	9	6	9 do 19 jrs (du 10 juillet '93; période irrégulière)	136 80
Sainte-Louise et stat. de ch. de fer.	A. Gagnon	1½	12	12 do	49 00
Sainte-Luce et station de ch. de fer.	H. Morisset	2	12	12 do	116 00
Saint-Malachie et Standon	J. Fortin	13	6	12 do	348 00
Saint-Mathieu et St-Simon	F. Parent	3	6	12 do	158 00
Saint-Modeste et station de chemin de Saint-Modeste	D. Chouinard	4½	6	12 do	115 00
Saint-Moïse et station de ch. de fer.	J. Smith	2½	6	9 do (au 31 déc. '93)	67 50
do do	J. Plourde	2½	6	3 do du do	22 50
Station Saint-Moïse et station de chemin de fer	J. Vaillancourt	1	12	12 do	24 00
Saint-Pacôme et station de ch. de fer	F. Michaud	1½	12	12 do	125 00
Saint-Patrick et stat. de ch. de fer.	T. C. Picard	4	13	Saison 1893	129 75
Saint-Paul du Buton et Saint-Pierre de Montmagny	E. Proulx	17	3	12 mois	275 00
Saint-Paul, Baie et Saint-Tite des Caps	T. Dufour	26	6	12 do	760 00
Saint-Paul, Baie, et Saint-Urbain	T. Tremblay	9	6	12 do	150 00
Srint-Paul, Baie, et quai	C. Bouchard	3	T.q.r.	Saison 1893	238 00
Saint-Philippe de Néry et quai	F. Deschêne	⅜	12	12 mois	40 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Saint-Pierre de Montmagny et station de chemin de fer............	N. Samson......	2	12	12 mois	100 00
Saint-Raphaël et stat. de ch. de fer.	P. Gauthier.....	6	6	12 do	150 00
Saint-Raymond et stat. de ch. de f..	J. Beaupré.....	½	12	12 do	88 80
Saint-Roch de Québec et Stadacona.	F. Cliche.	1½	3	12 do	50 00
Saint-Sauveur de Québec et boîtes aux lettres de Saint-Sauveur.....	F. Gignac.	2	30	12 do	195 00
Saint-Siméon et Tadousac..........	F. Bouliane.....	22	4 et 3	6 do (au 30 sept. '93)..	230 00
do do	do	22	4 et 3	6 do et do ..	250 00
Saint-Simon et station de ch. de fer	J. B. Martin....	1	48	12 do	48 00
Saint-Sophie de Mégantic et Maple Grove..............	E. Gosselin.....	10 et 13	6 et 3	12 do	350 00
Saint-Valier et station de ch. de fer	J. Corriveau....	3	6	12 do	100 00
Sayabec et station de ch. de fer....	H. Boulay......	⅛	12	12 do	30 00
Scott Junction et stat. de ch. de fer.	G. Garon.......	¾	12	12 do	50 00
Sillery Cove et Spencer Cove.......	M. A. McCormick..........	1½	6	12 do	50 00
Somerset et station de chem. de fer.	P. Chamberland.	1	6	12 do	50 00
Somerset et boîte aux lettres... ..	H. Jutras.......	⅓	6	12 do	15 00
South Quebec et stat. de ch. de fer.	J. Ritchie......	200 vgs.	36	12 do	150 00
Stoneham et Tewkesbury.	X. Deschamps..	7½	2	12 do	50 00
Tadousac et quai....................	P. Marquis.....	1	T.q. r.	Saison 1893	51 90
do do	F. Bouliane.....	1	T.q. r.	Service spécial..........	10 50
Thetford Mines et stat. de ch. de fer.	L. Larochelle...	150 vgs.	12	9 mois (au 31 déc. '93).	22 54
do do ..	O. Bouthillette..	150 vgs.	12	3 do du do ..	7 48
Tring Station et stat. de ch. de fer.	E. Vallée.......	½	12	12 do	41 25
Trois-Pistoles et stat. de ch. de fer.	T. P. Pelletier..	¼	12	6 do (au 30 sept. '93)..	40 00
do do ..	do ..	¼	24	6 do du do ..	36 80
Trois-Saumons et stat. de ch. de fer	B. Gaumond....	2	6	12 do	68 00
Valcartier et stat. de chem. de fer..	J. McBain......	6	6	12 do	185 00
Village des Aulnais et station de chemin de fer..........	L. O. Francœur.	5	12	12 do	180 00
Service spécial se raccordant avec le steamer "Admiral"	P. Kelly..	....	....	Saison 1893.	684 00
				Total....... ...	$67,717 03

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. Smithson,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE SHERBROOKE.

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Sherbrooke, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Abercorn et station de ch. de fer	M. S. Jeune	3/4	12	12 mois	75 00
Adamsville et station de ch. de fer	D. Larivée	3/4	12	12 do	74 00
Agnès et station de chemin de fer	J. S. Wilson	32	12	12 do	36 00
Agnes et Sainte-Cécile de Whitton	A. Aubé	9	3	12 do	96 00
Aird, Clarenceville et Miranda	M. J. Burwort	6 et 4	3	12 do	96 00
Angéline et St-Alphonse de Granby	E. E. Forgues	4	6	12 do	150 00
Ascot Corner et station de ch. de fer	A. Stacey	1/2	12	12 do	50 00
Ascot Corner et Westbury	J. P. Woodrow	3	4	9 do (au 31 déc. '93)	37 50
do do	F. Lothrop	4	4	3 do au do	12 50
Ayer's Flat et Kingscroft	C. E. Carter	6	3	12 do	111 00
Ayer's Flat et station de ch. de fer	H. G. Ayer	1/8	12	7 do (au 31 oct. '93)	23 33
do do	do	1/8	12	6 do du do	25 00
Baldwin's Mills et Corliss	W. K. Baldwin	3	6	12 do	90 00
Bedford et Pierceton	J. Briggs	8 1/2	6	12 do	250 00
Beebe Plain et stat. de ch. de fer	C. H. McClintock	1/6	12	12 do	75 00
Beranger et Dunham	S. Cook	4	2	12 do	50 00
Birchton et station de ch. de fer	R. Bridgette	10	12	12 do	50 00
Birchton et Sand Hill	C. F. Carswell	4	3	12 do	54 00
Bishop's Crossing et East Dudswell	H. R. Bishop	3	2	12 do	43 00
Bolton Centre, Knowlton et Knowlton Landing	J. E. Mooney	9	6	12 do	700 00
Bolton Forest et Eastman	D. E. Phelps	2	3	12 do	50 00
Boscobel et Roxton Falls	J. Hackwell	8	1	12 do	45 00
Boynton et Fairfax	V. W. Eaton	4 1/2	3	12 do	80 00
Boynton et station de chem. de fer	A. W. Brown	1/4	12	10 do (au 31 jan. '94)	41 67
do do	A. R. Hills	1/4	12	2 do du do	10 00
Brigham et Farnham Centre	P. E. O'Connor	2	6	12 do	98 50
Brigham et station de chem. de fer	J. Harrison, jun.	1/8	12	12 do	48 00
Brome et station de chemin de fer	E. S. Chapman	1/2	12	3 do (au 30 juin '93)	15 00
do do	C. L. Wilson	1/2	12	9 do du do	37 44
Brompton et Brompton Falls	H. Addison	4	3	12 do	80 00
Brookbury et Robinson	R. Rowe	5	2	12 do	48 00
Bulwer et station de chemin de fer	A. Sanborn	30 vgs.	12	12 do	20 00
Canterbury et Scottstown	R. Groom	4	2	12 do	42 00
Capelton et Eustis	J. Blue	1 1/4	12	9 do (au 31 déc. '93)	39 00
do do	do	1 1/4	12	3 do du do	19 50
Capelton et station de chem. de fer	S. L. Spafford	100 vgs.	12	12 do	80 00
Castlebar et Danville	J. Jarvis	5	6	12 do	175 00
Channell et Millington	C. L. Channell	3 3/4	3	9 do (au 31 déc. '93)	45 00
do do	do	3 3/4	3	3 do du do	25 00
Charrington et East Clifton	H. E. Cairns	4 1/2	2	12 do	40 00
Chartierville et La Patrie	A. Blanchette	9	3	12 do	105 00
Cherry River et Magog	G. S. Buzzell	4	3	12 do	60 00
Clarenceville et station de chemin de fer de Lacolle	M. J. Burwort	4	6	12 do	240 00
Clarenceville et Wolfe Ridge	do	4	3	12 do	40 00
Coaticook et Canaan, Vt	T. J. B. Tribey	19	2	12 do	200 00
Coaticook et Ladd's Mills	I. M. Ladd	2 3/4	3	7 do (au 1er sept. '93)	29 17
Coaticook et Coaticook-Nord	J. Meade	1 1/2	12	12 do	100 00
Coaticook et Perryboro'	C. Perry	8	3	12 do	120 00
Coaticook et Rock Island	H. A. Channell	20	6	12 do	450 00
Coaticook et Sainte-Edwidge	G. Boulay	10	6	12 do	300 00
Coleraine Station et Sanborn	P. Devlin	14	3	3 do (au 30 juin '93)	43 50

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Sherbrooke, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Coleraine Station et Wolfestown....	A. Bilodeau.....	9	3	3 mois (au 30 juin '93)..	22 25
do do ..	P. Roberge......	9	6	9 do du do ..	141 75
Compton et Martinville...........	F. Pierce........	6	6	12 do	180 00
Compton et station de ch. de fer...	S. Todd	1½	6	12 do	15 00
Cookshire et Flanders............	H. LeBourveau..	4½	2	12 do	60 00
Cookshire et stat. de ch. de fer(C.P.)	do ..	¼	24	12 do	104 00
Cookshire, station de chemin de fer et Island Brook	J. Miller........	10	6	12 do	225 00
Cookshire et station de chemin de fer (Maine Central)...	S. J. Osgood....	¼	12	12 do	52 00
Corris et station de chemin de fer..	D. Humphrey...	100 pds	12	3 do 18 jours (au 18 juillet '93)...	7 47
do do	J. U. Messier...	100 pds	12	8 do 13 jours du do .	17 53
Cowansville et station de ch. de fer.	J. E. O'Halloran	¼	12	12 do	72 00
Crossburg et Robinson.....	Wm. Ross......	3	2	12 do	30 00
Danville et station de chemin de fer	O. Inglis	⅓	5	12 do	38 00
Danville et Saint-Camille...... ...	U. Nault.......	17	3	12 do	245 00
Danville et St-George de Windsor...	R. Pinard	10	6	8 do (au 30 nov. '93)..	200 00
do do ..	do	11½	6	4 do du do ..	116 67
Danville et South Ham............	L. A. Turcotte..	24	3	12 do	370 00
Dell et Scotstown	M. J. McDonald	5½	1	12 do	50 00
Dennison's Mills et Richmond Station	J. R. Dennison.	8	2	12 do	125 00
Derby Line(Vermont), Rock Island et Stanstead...... .... } Derby Line et s. de c. de f. Stanstead }	H. A. Channell.	1 et 1½	6 et 18	12 do	180 00
Dillonton et Eastman	F. P. Dufresne .	3	6	12 do	126 00
D'Israeli et station de chemin de fer.	J. E. Rheault...	120 vgs.	12	12 do	32 00
D'Israeli et Saint-Fortunat........	G. Gosselin......	13	6	9 do (du 1er juill. '93).	210 00
Dixville et station de chemin de fer.	B. R. Baldwin..	½	12	12 do	60 00
Dudswell Centre et station de chemin de fer.	C. H. Evans....	2¼	12	12 do	200 00
Dunbro, Scottsmore et station de chemin de fer de Sweetsburg.....	G. L. Scott.....	2½ et 1½	3 et 6	12 do	140 00
Dunham et East Dunham.....	J. G. Wales	3½	6	12 do	132 00
Dunham et Stanbridge Station... } East Stanbridge do . }	M. A. Hungerford..........	13 et 7	6 et 6	12 do	493 00
East Angus et Linda.......	D. B. Hall......	1½	3	12 do	50 00
East Angus et station de ch. de fer.	J. F. Wilson....	100 vgs.	12	12 do	26 00
East Angus et South Dudswell....	E. F. Orr	6½	3	12 do	87 00
East Clifton et station de ch. de fer.	H. E. Cairns....	2½	6	12 do	94 00
East Farnham et stat. de ch. de fer.	C. H. Mansfield.	1	12	12 do	150 00
East Hereford et stat. de ch. de fer.	J. Auberton....	½	12	12 do	48 00
Eastman et stat. de ch. de fer(C.P.)	S. Daignault....	1½	12	12 do	90 00
Eastman station de ch. de fer et St-Etienne de Bolton......	L. Decelles	5	6	12 do	130 00
Eaton et station de chemin de fer..	M. Lebourveau .	¾	12	12 do	100 00
Echo Vale station de chemin de fer et Piopolis	H. Ryan..	8½	6	6 do (au 30 sept. '93)..	147 50
do do ..	O. Martel.	8½	6	6 do du do ..	125 00
Echo Vale et station de ch. de fer..	J. P. Jones....	33 vgs.	12	12 do	18 00
Egypte et Saint-Ephrem d'Upton..	E. Chaput	8½	6	12 do	165 00
Farnboro' et West Shefford.......	J. Enright.....	2½	3	12 do	52 00
Farndon et station de ch. de fer....	S. Paquette.....	14 vgs.	12	8 do (au 30 nov. '93)..	16 66
do do	G. Kennedy	250 pds	12	4 do du do ..	12 00
Farnham et stations des chemins de fer du (P.C.) et (V.C.)	L.E.S.Choquette	¼	24	12 do	130 00
Farnham et Stanbury......	M. J. Beattie...	8	2	6 do (au 30 sept. '93).	50 00
do do	do ...	8	3	6 do du do ..	60 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Sherbrooke, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Fontenoy et Melbourne	S. Frazer.	6	2	12 mois	48 00
Foster et station de chemin de fer	E. C. Inglis	⅛	24	12 do	40 00
Frelighsburg et North Pinnacle	G. C. Chadburn.	6½	3	12 do	89 48
Frelighsburg et station de chemin de fer de Saint-Armand	A. Shelters.	10	6	12 do	337 00
Frelighsburg et Sweetsburg	C. A. Norden	13½	12	12 do	370 00
Frost Village et Waterloo	J. M. Parker, j.	2½	6	12 do	96 00
Fulford et station de chemin de fer.	F. N. Corriveau.	⅕	12	12 do	50 00
Fulford et West Brome	C. A. Hunt	13	3	12 do	155 72
Galson et Gould	R. Morrison	5½	2	12 do	42 00
Garthby Station et station de chemin de fer	T. Jacques	210 vgs.	12	12 do	73 74
Georgeville et Knowlton Landing	D. A. Bullock	3	3	12 do	78 50
Georgeville et Magog	C. A. Rexford	10	6	12 do	260 00
Georgeville et Magoon's Point	W. H. Brevoort.	5½	2	12 do	52 00
Georgeville et Stanstead Junction	H. N. Bigelow	13	6	12 do	335 00
Glen Iver et Sherbrooke	C. Béchard	7½	2	12 do	76 00
Gould et North Hill	N. McDonald	4½	2	12 do	42 00
Gould et Red Mountain	C. Smith	5	2	12 do	40 00
Gould et Scottstown	A. Morrison	7½	6	12 do	333 00
Gould Station et station de ch. de f.	M. Morrison	¼	12	9 do (au 31 déc. '93)	30 00
do do	do	¼	12	3 do du do	5 00
Grandboro' et Granby	G. Vettie	6½ a. r.	3	12 do	96 00
Granby et station de ch. de fer	S. Page	⅓	12	12 do	75 00
Granby et Sainte-Cécile de Milton	N. St. Jacques	9¾	6	12 do	280 00
Granby et Shefford Mountain	G. W. Williams.	6½	3	12 do	97 00
Greenshields et Richmond Station.	R. E. Dyson	11	3	12 do	150 00
Hall Station, et stat. de ch. de fer	E. Bean	30 perc.	12	12 do	24 00
Hardwood Flat et Robinson	W. R. Todd	3½	2	12 do	26 00
Hatley et station de chemin de fer de Massawippi	F. W. Maloney.	3½	12	12 do	200 00
Iron Hill et West Shefford	W. Moffatt	6¼	6	12 do	190 00
Island Brook et New Mexico	E. Dawson	4½	3	12 do	58 48
Johnville et station de ch. de fer	R. A. Smith	76 vgs.	12	12 do	36 00
Katevale et North Hatley	P. Gingras	4½	3	12 do	85 00
Keith et Robinson	J. McLennan	8½	3	12 do	96 00
Knowlton et station de ch. de fer	A. E. Kimball	¼	24	1 do 15 jours (au 15 mai 1893)	12 50
do do	do	¼	30	3 do 7 jours (au 22 août 1893)	33 62
do do	do	¼	24	7 do 9 jours (du 23 août 1893)	60 59
Knowlton et Sutton Junction	C. A. Stone	7	12	3 do (du 1er janv. '94).	117 00
Knowlton et West Bolton	H. Chamberlin	3	3	12 do	45 00
Lac Aylmer et Lac Weedon	U. St. Cyr	12	6	9 do (au 31 déc. '93)	104 82
do do	do	12	6	3 do du do	62 50
Lac Mégantic et station de ch. de f.	J. N. Thibodeau.	275 vgs.	12	12 do	36 00
Lac Weedon et station de ch. de fer.	J. B. Beaupré	60 vgs.	12	12 do	75 00
Lambton et Stornoway	E. Bélanger	9	6	12 do	300 00
La Patrie, Notre-Dame des Bois et Valracine	J. St. James	9 et 6	6 et 3	12 do	260 00
La Patrie et Scotstown	A. L. Gendreau.	9	6	12 do	196 00
La Patrie et West Ditton	Wm. Smith	3½	1	12 do	12 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Sherbrooke, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Lawrenceville et North Stukely....	C. Colin...	4	3	12 mois	100 00
Lawrenceville et West Ely	J. Bousquet....	6	3	6 do (du 1er oct. '93)..	50 00
Lennoxville et Milby	A. Aldrich......	5	6	12 do	160 00
Lennoxville et stations des chemins de fer (B. et M. et C.P.).	E. W. Abbott...	$\frac{1}{10}$	24	12 do	120 00
Lennoxville, transferts de (C. P. et G.-T.)	do ..	70 vgs.	12	12 do	25 00
Lennoxville et Spring Road.. ...	I. Parnell.....	4	2	12 do	52 00
Lime Ridge et station de ch. de fer (Maine Central)..........	J. H. Barker....	$\frac{1}{8}$	12	12 do	40 00
Lineboro' et stations de ch. de fer..	J. Wood..	$\frac{1}{8}$	12	7 do (au 31 oct. '93) ..	15 17
do do ..	A. A. Kilborn..	$\frac{1}{8}$	12	5 do du do ..	16 66
Lorne et station de chemin de fer..	E. D. Adams...	200 vgs.	12	12 do	40 00
McLeod's Crossing et stat. de ch de f.	J. Gillies.......	200 vgs.	6	1 do (du 1er mars '94).	1 67
Magog et station de chemin de fer..	L. N. Allard....	$\frac{1}{4}$	12	3 do (au 30 juin '93)..	25 00
do do ..	J. A. Bessette..	$\frac{1}{4}$	12	9 do du do ..	71 25
Main Post Road et Peter's Mines...	M. Belanger.. .	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	60 00
Malmaison et Notre-Dame de Stanbridge.............	I. Hebert. . ..	3	6	9 do (au 31 déc. '93)..	90 00
do do .	M. Cartier......	3	6	3 do du do ..	30 00
Malvina et station de chemin de fer	M. Roy..	$\frac{3}{4}$	6	12 do	48 00
Mansonville et station de ch. de fer.	W. B. Manson..	$2\frac{1}{2}$	6	3 do (au 31 juin '93)..	31 25
do do ..	B. C. George....	$2\frac{1}{2}$	6	9 do du do ..	56 25
Mansonville et Vale Perkins.......	J. M. Alex......	$5\frac{1}{2}$	3	12 do	60 00
Mansonville, station de chemin de fer de, et West Potton.....	S. L. Elkins....	3	3	9 do (au 31 déc. '93)..	45 00
do do ..	A. Leach.	3	3	3 do du do ..	12 00
Maple Leaf et Sawyerville	J. W. Planche..	$4\frac{1}{4}$	6	12 do	150 00
Marbleton, station de chemin de fer de, et Lime Ridge................	O. W. Côte.....	$3\frac{1}{2}$ et 1	12 et 6	12 do	170 00
Marbleton, station de chemin de fer de, et St-Adolphe de Dudswell...	do ..	5	6	12 do	50 00
Melbourne et New-Rockland	W. Broderick, j.	$7\frac{1}{4}$	6	12 do	300 00
Melbourne et station de chemin de fer de Richmond..............	J. Largie......	$1\frac{1}{2}$	12	12 do	200 00
Melbourne et Upper Melbourne ...	N. Coburn	$\frac{4}{5}$	13	12 do	100 00
Melbourne et Waterloo	S. Jamieson.....	33	3	12 do	500 00
Milan et station de chemin de fer ..	J. D. Morrison..	$\frac{1}{15}$	12	12 do	24 00
Milan et Whitwick	J. R. McDonald.	3	2	12 do	36 00
Miletta et station de chemin de fer.	Mme M. A. Murray.	143 vgs.	6	12 do	10 00
Minton et North Hatley.....	A. E. Fish	$2\frac{1}{2}$	3	12 do	52 00
Moore Station et stat. de ch. de fer..	P. C. Moore....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	24 00
North Hatley et stat. de ch. de fer.	H. G. Bassett...	$\frac{1}{12}$	12	12 do	70 00
North Sutton et West Brome......	O. Sweet........	2	3	12 do	50 00
Paquette et station de chemin de fer	P. E. Paquette..	$1\frac{3}{4}$	6	12 do	90 00
Philipsburg et station Saint-Armand	F. Cadorette....	2	12	12 do	195 00
Robinson et station de chemin de fer	L. Pope.......	$\frac{1}{2}$	12	12 do	70 00
Rock Forest et station de ch. de fer	S. Simpson.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do	32 00
Rock Forest et Suffield	E. E. Bean.....	3	3	12 do	76 00
Roxton East et Roxton Falls.......	E. Dalphé	5	2	12 do	60 00
Roxton Falls et station de ch. de fer	J. Wood	$\frac{1}{9}$	12	12 do	32 00
Roxton Pond et South Roxton.....	L. Nadeau	$3\frac{1}{2}$	6	6 do (au 30 sept. '93)..	43 50
do do ..	F. Bachan......	$3\frac{1}{2}$	6	6 do du do ..	39 50

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Sherbrooke, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Saint-Adrien et Wotton	N. Dubois	10	3	12 mois	120 00
Saint-Camille et Sherbrooke	O. Geoffry	26	1	12 do	65 00
Saint-Fortunat et Wolfestown	L. Gosselin	5	3	3 do (au 30 juin '93)	20 00
Saint-François-Xavier de Brompton et Windsor Mills	J. Levesque	4	6	6 do 16 jours (au 16 oct. '93)	97 82
do do	J. P. Robert	4	6	5 do 15 jours (du 17 oct. '93)	82 18
St-Joachim de Shefford et Warden	J. Bachand	7	6	12 do	200 00
Saint-Malo et station de ch. de fer	C. Breault	3¼	6	12 do	100 00
Saint-Sébastien et Venice	T. Hunton	3½	2	12 do	50 00
Savage's Mills et stat. de ch. de fer	H. T. Tamlin	¾	6	9 do (au 31 déc. '93)	36 00
do do	do	¾	6	3 do du do	15 00
Sawyerville et station de ch. de fer	R. Cairns	⅛	12	12 do	50 00
Scottstown et station de ch. de fer	R. B. Scott	¼	12	12 do	40 00
Sherbrooke et station du chemin de fer (Pacifique Canadien)	C. H. Foss	⅔	12 et 24	12 do	225 00
Sherbrooke et stations de chemins de fer (M. V. et Q.C.)	do	⅓	24	12 do	125 00
Sherbrooke et Stoke Centre	M. Biron	9½	3	12 do	156 00
Sherbrooke, boîtes aux lettres et East Sherbrooke	D. W. Armstrong	....	19	1 do (au 30 avril '93)	27 08
do do	do	....	19	11 do du do	336 42
Smith's Mills et stat. de ch. de fer	W. T. Knight	⅛	12	9 do (au 31 déc. '93)	12 00
do do	J. H. Merrill	⅛	12	3 do du do	12 48
South Durham et Valcourt	E. J. Duffy	16	3	12 do	187 20
South Ham et station de chemin de fer de Marbleton	L. P. A. Darche	12	6	12 do	273 00
South Roxton et stat. de ch. de fer	L. Paré	180 pds.	12	3 do (du 1er janv. '94)	2 50
South Stukely et stat. de ch. de fer	W. R. Johnson	½	6	12 do	60 00
Spring Hill et station de ch. de fer	M. McLean	250 vgs.	12	12 do	35 00
Spring Hill et Stornoway	A. Nicholson	9	6	12 do	280 00
Stanstead Junction et station de chemin de fer	C. H. Gordon	60 vgs.	12	12 do	30 00
Stornoway et Tolsta	A. Morrison	4	2	12 do	55 00
Sutton et station de chemin de fer	R. A. Shepard	10	12	5 do (au 31 août '93)	20 00
do do	L. D. Jeune	10	12	7 do du do	28 00
Sutton Junction et st. de ch. de fer	A. W. Westover	30 perc.	12	12 do	45 00
Sweetsburg et station de ch. de fer	G. T. Bachelder	¾	12	12 do	64 00
Titus Station et stat. de ch. de fer	R. Titus	½	12	12 do	36 00
Trahan's Mills et station de chemin de fer de Weedon	A. Tanguay	1¼	12	12 do	75 00
Warden et station de chemin de fer	L. E. Richardson	46 perc.	12	12 do	60 00
Waterloo, Shefford et station de chem. de fer du Pacifiq. canadien	P. Murphy	⅔	24	1 do 15 jours (au 15 mai '93)	18 12
do do	do	⅔	36	3 do 7 jours (au 22 août '93)	58 51
do do	do	⅔	24	7 do 9 jours (du 23 août '93)	87 87
Weedon Centre et station de chemin de fer	L. Giguière	2	12	9 do (au 31 déc. '93)	82 50
do do	L. Bernier	2	12	3 do du do	31 25
West Brome et stat. de ch. de fer	N. Scott	⅓	12	9 do (au 31 déc. '93)	37 50
do do	C. E. Pettes	⅓	12	3 do du do	15 00
West Shefford et station de chemin de fer (P.C.)	J. Harris	¼	12	12 do	30 00
				Total	$22,207 57

W. H. SMITHSON,
Comptable.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

DIVISION POSTALE DE STRATFORD.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Aberdeen et Durham	L. Elvidge	11	3	12 mois	93 60
Aberdeen et station de ch. de fer	G. Christie	½	6	12 do	70 00
Acton et Crewson's Corners	W. Anderson	3½	2	4 do (du 1er déc. '93).	17 33
Allan Park et Hampden	H. Byers	5	2	12 do	75 75
Allan Park et Lamlash	E. Earls	5	3	12 do	99 00
Allenford et French Bay	H. Shannon	8¼	2	12 do	120 00
Allenford et Owen-Sound	J. D. Stoddart	13¾	6	12 do	300 00
Allenford et station de ch. de fer	John Dean	½	18	10 do 18 jours (au 18 fév. '94)	159 32
do do	do	½	15	1 do 10 jours (du 19 fév. '94)	17 07
Allenford et Southampton	W. Gilbert	11	6	12 do	275 00
Alma et station de chemin de fer	G. B. Wray	½	12	12 do	110 00
Alma et Winfield	J. Hattin	8	3	12 do	124 00
Alsfeldt et station de chemin de fer	H. Ziegler	1¼	6	12 do	100 00
Amaranth Station et station de chemin de fer	J. Lacon	⅛	6	12 do	40 00
Amberley et Lurgan	J. W. Gamble	4½	3	12 do	80 00
Arkwright et Mount-Hope	W. F. Sithes	3¾	2	12 do	65 00
Armow et Kincardine	F. Robertson	11	3	12 do	167 00
Arnott et station de chemin de fer	W. G. Murray	⅛	12	12 do	60 00
Arthur et Fergus	W. E. Draper	12	6	12 do	190 00
Arthur et Metz	W. D. Crites	6	2	12 do	100 00
Arthur et Monck	W. Hamilton	13	2	12 do	204 00
Arthur et Mount-View	W. Jackson	8	1	12 do	40 00
Arthur et station de chemin de fer	J. Buschlen	1	24	12 do (moins l'amende)	122 50
Ashley et Rockford Station	G. Follis	1¼	3	12 do	50 00
Atwood et Mitchell	A. Morrison	18	6	12 do	425 00
Atwood et station de chemin de fer	D. Gordon	⅛	12	12 do	89 00
Auburn et Blyth et Ste-Augustine	M. A. Moore	6 et 8	6 et 3	12 do	380 72
Ayr et station de chemin de fer	C. D. Green	½	24	12 do	200 00
Ayton et station de chemin de fer	A. O. Farrell	¾	18	12 do	140 00
Baden et Wellesley	C. Harefeld	9	6	12 do	350 00
Badenoch et Mildmay	A. Kleist	4¼	2	12 do	50 00
Balaclava et Owen-Sound	T. P. Johnstone	15¾	3	12 do	218 00
Ballinafad et Georgetown	J. W. McKee	6	6	12 do	250 00
Bamberg et St. Agatha	A. Starr	5½	2	12 do	72 00
Bayfield et Seaforth	W. J. Clark	15	6	12 do	315 00
Beechwood et Seaforth	G. K. Holland	6¼	2	12 do	115 00
Belfast et Lanes	J. Mullin	4	3	12 do	100 00
Belfast et St. Helen's	do	2¼	6	12 do	150 00
Belgrave et Marnoch	P. Porterfield	3¼	3	12 do	60 00
Belgrave et station de chemin de fer	S. Tufts	½	12	12 do	132 00
Belgrave et Sunshine	J. Watson	3⅓	2	12 do	70 00
Belmore et Wroxeter	A. Orr	6½	6	3 do (au 30 juin '93).	43 50
do do	R. Crittenden	6	6	9 do du do	120 00
Belwood et Craigsholme	J. Hanna	2	3	12 do	60 00
Belwood et Dracon	do	7½	2	9 do 19 jours (au 19 janv. '94)	56 95
do do	do	9¾	2	2 do 12 jours (du 20 janv. '94)	16 34
Belwood et station de chemin de fer	do	½	12	12 do	65 00
Benmiller et Goderich	J. Miller	6	3	12 do	150 00
Berkeley et Glascott	R. English	6	2	12 do	84 00
Berkeley et Lily Oak	R. Avison	7½	2	2 do (au 31 mai '93)	14 66

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Berkeley et station de chemin de fer	H. Baker	$\frac{1}{2}$	12	12 mois	80 00
Berlin et Crosshill	T. Playford	$16\frac{1}{2}$	6	12 do	360 00
Berlin et station de chemin de fer	E. B. Shantz	$\frac{1}{2}$	24	10 do (au 31 janv. '94)	62 50
do do	W. Turner	$\frac{1}{2}$	24	2 do du do	12 24
Berlin et boîtes aux lettres	H. Bachmann	$1\frac{5}{6}$	18	12 do	200 00
Berlin et West Montrose	E. Hilliard	$14\frac{1}{2}$	6	12 do	480 00
Binkham et Erin	W. Wansbrough	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	70 00
Black's Corners et Laurel	J. Graham	4	2	12 do	80 00
Blair et Preston	J. Haller	3	6	2 do 10 jours (du 22 janv. '94)	19 17
Blair et station de chemin de fer	J. H. Renshaw	$\frac{1}{16}$	12	12 do	40 00
Bluevale et station de chemin de fer	J. Gardner	$\frac{7}{8}$	12	12 do	139 00
Blyth et station de chemin de fer	W. Bell	$\frac{1}{2}$	24	12 do	175 00
Bognor et Woodford	W. Mellafont	6	3	12 do	97 00
Bornholm et Brodhagen	G. Leonhardt	4	3	12 do	110 00
Bosworth et Riverbank	J. G. Hollis	3	2	12 do	50 00
Bowling Green et Campania	J. Davis	$4\frac{1}{2}$	2	2 do (du 1er fév. '94)	6 66
Bowling Green et station de chemin de fer de Laurel	R. Banks	5	6	12 do	159 00
Breslau et Weissenburg	A. Hoch	8	6	12 do	220 00
Brisbane et Coningsby	J. W. Burt, aîné	4	2	12 do	40 00
Briton et station de chemin de fer	M. A. Alexander	$\frac{1}{4}$	6	12 do	60 00
Brookholm et Owen-Sound	W. Johnston	2	3	12 do	45 00
Brookholm et Shouldice	T. Skinner	7	2	12 do	85 00
Brotherston et Kurtzville	W. Brothers	$2\frac{1}{2}$	2	3 do (du 1er fév. '94)	11 25
Brotherston et Newbridge	W. Chapman	2	2	12 do	41 72
Brucefield et station de ch. de fer	W. Dixon	$\frac{1}{4}$	24	12 do	98 00
Brunner et station de chemin de fer	J. Attridge	$\frac{1}{8}$	6	6 do (au 30 sept. '93)	15 00
do do	W. Zimmerman	$\frac{1}{8}$	6	4 do (au 31 janv. '94)	14 96
do do	W. Peters	$\frac{1}{8}$	6	2 do du do	7 27
Brussels etCranbrook	V. Gramm	5	6	12 do	160 00
Brussels et station de chemin de fer	R. et S. Beattie	$\frac{1}{2}$	12	12 do	150 00
Burgoyne et Dumblane	I. McNeill	5	3	4 do (au 31 juill. '93)	30 00
Calderwood et station de chemin de fer d'Alsfeldt	A. Calder	3	3	12 do	80 00
Camilla et Whittington	J. Howard, aîné	$4\frac{1}{2}$	3	12 do	95 00
Cape Croker et Colpoy's Bay	L. Spragge	15	2	12 do	130 00
Cargill et station de chemin de fer	C. W. Keeling	$\frac{3}{4}$	18et15	10 do 18 jours (au 18 fév. '94)	110 76
do do	do	$\frac{3}{4}$	15	1 do 10 jours (du 19 fév. '94)	11 86
Carlingford et St. Paul's Station	R. J. Porteous	$14\frac{1}{2}$	6	12 do	319 00
Carlsruhe et traverse de ch. de fer	G. Bruder	$1\frac{1}{4}$	12	12 do	135 00
Carmunnock et Monkton	A. Campbell	4	2	12 do	60 00
Chatsworth et Chesley	W. E. Dobie	24	3	12 do	393 00
Chatsworth et Durham	W. Caldwell	20	6	12 do	435 00
Chatsworth et station de ch. de fer	D. Rae	$\frac{1}{2}$	24	12 do	187 80
Chatsworth et Walter's Falls	D. Brown	$12\frac{1}{2}$	3	12 do	159 00
Chepstowe et Dunkeld Station	J. T. Lacey	$2\frac{1}{2}$	6	6 do (au 30 sept. '93)	57 50
do do	do	$2\frac{1}{2}$	6	6 do du do	50 00
Chesley et station de chemin de fer	M. J. Trelford	$\frac{3}{8}$	18	12 do	110 00
Cheviot et Riversdale	A. McLean, jeune	3	2	12 do	65 00
Clavering et station de ch. de fer	A. Bennett	$\frac{1}{8}$	12	12 do (moins l'amende)	59 00
Clifford et Huntingfield	J. Gordon	7	2	12 do	75 00
Clifford et Lakelet	C. Horton	6	6	12 do	143 00
Clifford et station de chemin de fer	K. McL. Walton	$\frac{1}{4}$	12	12 do	100 00
Clinton et station de chemin de fer	J. Beattie	$\frac{1}{4}$	48	12 do	300 00
Clinton et Summerhill	G. M. Kilty	$4\frac{1}{4}$	2	12 do	65 00
Colpoy's Bay et Wiarton	L. Hyatt	3	6	12 do	115 00
Conroy et St. Paul's Station	J. Grady	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	60 00
Corwhin et Nassagaweya	C. Campbell	2	6	12 do	96 00
Cotswold et Elora	M. Blackwell	23	6	12 do	449 00
Cranbrook et Moncrieff	J. McIntosh, aîné	4	1	12 do	25 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Crawford et Elmwood	G. T. Shewell	9	3	12 mois	115 00
Crewe et Dungannon	M. Shackleton	5	2	12 do	52 00
Crieff et Puslinch	J. McDonald	3	6	3 do (au 30 juin '93).	25 00
do do	do	3	3	9 do du do	56 25
Dashwood et Exeter	J. A. Wambold	8¼	6	12 do	289 00
Deemerton et Mildway	J. Diemert	2½	6	12 do	90 00
Derby Mills et Owen Sound Road	J. T. Hall	⅛	3	9 do (du 1er juill. '93)	22 50
Derby Mills et Tara	J. G. Hall	3½	1	3 do (au 30 juin '93).	8 75
Derrynane et Kenilworth	J. Hayes	5½	2	12 do	39 00
Desboro' et Dobbinton	W. J. Thompson	8½	3	12 do	120 00
Dobbinton et station de ch. de fer	W. J. Thompson	1/16	12	12 do	88 00
Dobbinton et Williscroft	B. Talbot	6¼	3	12 do	120 00
Donegal et station de chemin de fer d'Atwood	A. Buchanan	4¾	6	12 do	135 00
Doon et station de chemin de fer	J. H. Thompson	1/16	12	12 do	40 00
Dorking et Newton	G. Lontz	13	6	12 do	295 00
Drayton et Hollen	J. H. Gordon	5	6	9 do (au 31 déc. '93).	108 00
do do	W. Potter	5	6	3 do du do	36 00
Drayton et station de chem. de fer	J. H. Gordon	½	24	12 do	144 00
Drew et station de chemin de fer	W. Cardwell	2	6	12 do	78 00
Dromore et Greenside	R. Legate	2¼	2	12 do	40 00
Dromore et Holstein	G. Sackett	9	6	12 do	214 48
Drysdale et Kippen	W. J. Howard	10	3	12 do	121 00
Dublin et Farquhar	R. Gardiner	11	6	12 do	198 00
Dublin et station de chemin de fer	M. Wallace	¼	24	12 do	62 60
Dumblane et Paisley	I. McNeill	5½	3	8 do (du 1er août '93)	60 00
Dunkeld et station de chem. de fer	J. H. Zettel	⅝	6	12 do	90 00
Durham et Flesherton Station	G. McFarlane	14⅕	6	9 do (au 31 déc. '93; m. l'amende)	269 60
do do	J. Marling	14⅕	6	3 do du do	87 25
Durham et station de ch. de fer	H. I. Middaugh	⅛	12	12 do	60 00
Durham et Walkerton	R. Pace	16½	6	12 do	299 00
Dyer's Bay et Lion's Head	J. McNair	16	2	8 do (au 30 nov. '93).	176 67
do do	J. Channon	16	2	4 do du do	88 33
Eden Grove et station de chemin de fer de Pinkerton	J. S. Chittick	¼	6	12 do	25 00
Eden Mills et Guelph	R. Middleton	16	6	12 do	236 00
Egerton et Mount Forest	J. Devine	16½	3	12 do	225 00
Elmira et Glen Allan	W. Steenson	10 et 12	6	12 do	269 00
Elmira et station de chem. de fer	H. Steiernagel	¾	12	16 jours (au 16 avril '93).	2 19
do do	do	¾	18	11 mois 14 jours (du 17 avril, '93)	71 70
Elmwood et Malcolm	C. Winterburn	2½	3	12 do	45 00
Elmwood et station de ch. de fer	F. Haller	¼	18	10 do 18 jours (au 18 févr. '94)	62 03
do do	do	¼	15	1 do 10 jours (du 19 févr. '94)	6 64
Elora et Inverhaugh	H. Dobberthein	4½	2	11 do (du 1er mai '93)	51 33
Elora et Pentland	D. D. Frey	5	1	10 do (du 1er juill. '93)	33 33
Elora et stat. de ch. de fer (C.V.)	T. T. Biggar	½	12	12 do	75 00
Elora et station de chemin de fer (W.G. et B.)	M. Salvidge	1	36	12 do	137 48
Elora et Salem	E. Wissler	1	6	12 do	40 00
Erin et Guelph	W. L. T. Moore	20	6	12 do	450 00
Erin et station de chemin de fer	R. Wood	1	12	12 do	50 00
Eskdale et Tiverton	D. McKenzie	5½	3	12 do	65 00
Ethel et station de chem. de fer	W. Spence	⅛	18	12 do	199 04
Exeter et St. Mary's	D. Spicer	24¼	6	3 do (au 30 juin '93).	181 00
do do	B. Spicer	20 et 24	6	9 do du do	522 75

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Fairview et Stratford	W. Bell	9	3	12 mois	156 00
Farewell et Kenilworth	W. Bailey	6	6	12 do	134 00
Farewell et Wagram	C. Bailey	3	2	12 do	25 00
Farquhar et Lumley	J. Pollen	4½	2	12 do	65 00
Fergus et Living Springs	W. Marshall	6	2	12 do	75 00
Fergus et Ponsonby	C. C. Dawson	7	3	12 do	150 00
Fergus et station de ch. de fer (C.V.)	J. C. Morrow	¾	12	12 do	100 00
Fergus et station de chemin de fer (W.G. et B.)	do	¾	36	12 do	125 00
Flesherton et station de chem. de fer	W. P. Crossley	1¾	24	12 do	175 00
Flesherton et Vandeleur	W. Hutchison	6½	3	12 do	125 00
Fordwich et Newbridge	W. Chapman	4½ et 8	2 et 6	12 do	124 76
Fordwich et station de ch. de fer	R. Mahood	½	12	12 do	112 00
Fordyce et Whitechurch	J. Phillips	4	3	12 do	75 00
Freeborn et Peffer's Crossing	H. Freeborn	60 perc.	6	12 do	30 00
Fulton's Mills et ch. de f. de ceinture	G. Fulton	¼	6	12 do	25 00
Fyfield et Teeswater	A. Gibson	5	2	12 do	60 00
Galt et Blair	Barlow et Keachie	5	......	Voyage spécial	1 00
Galt et Glen Morris	T. Scott	7	6	6 mois (au 30 sept. '93)	120 00
Galt et station de ch. de fer (C.V.)	G. Hancock	¾	24	12 do	200 00
Galt et station de ch. de fer (G.T.)	Barlow et Keachie	¼	6	12 do	25 00
Galt et stat. de ch. de fer (W.G. et B.)	do	½	12	12 do	100 00
Garry Owen et Owen-Sound	J. T. Godfrey	10	3	12 do	189 00
Glammis et Pinkerton Station	W. H. Chambers	9	6	12 do	229 48
Glammis et Willow Creek	G. Kidd	4½	2	6 do (au 30 sept. '93)	22 50
do do	J. Ferris	4½	2	6 do du do	17 44
Glen Annan et station de ch. de fer	A. Anderson	¼	12	12 do	48 00
Glen Eden et Mount Forest	C. Hunt	5	6	12 do	150 00
Glen Farrow et Wingham	W. Mackersie	6	2	12 do	75 00
Goderich et Kintail	M. Whitty	16½	6	6 do (au 30 sept. '93)	225 00
do do	W. Potts	16½	6	6 do du do	222 50
Goderich et Lucknow	J. Mullin	23	6	12 do (moins l'amende)	395 50
Goderich et station de ch. de fer	do	1	24	12 do	200 32
Goldstone et station de ch. de fer	J. Sanderson	1¾	6	12 do	100 16
Gorrie et station de chem. de fer	H. Perkins	1¼	12	12 do	160 00
Gowanstown et Kurtzville	A. Schade	5	3	12 do	99 96
Gowanstown et station de ch. de fer	H. Markle	¼	6	12 do	58 00
Gowanstown et Wallace	H. Markle	3½	6	12 do	100 00
Gowrie et Munro	J. O. Coles	2½	3	12 do	48 00
Grand Valley et Monticello	H. Hills	11½ et 12½	2	12 do	124 72
Grand Valley et Peepabun	G. Dickson	3½	2	12 do	40 00
Grand Valley et stat. de ch. de fer	Kribbs et Tweedy	1	24	12 do	78 00
Granton et Metropolitan	J. W. Dunnan	5	2	3 do (du 1er janv. '94)	17 50
Granton et Prospect Hill	do	5	2	12 do	55 00
Gresham et Paisley	Trelford et Flack	22	2	12 do	163 00
Grimston et Marmion	R. Keays	2½	3	12 do	40 00
Guelph et Shiloh	T. Hamilton	15¼	2	3 do (au 30 juin '93)	48 50
do do	C. Sanderson	15¼	3	9 do du do	175 50
Guelph et boîtes aux lettres	J. D. Johnstone	5	3	12 do	250 00
Hanover et station de ch. de fer	R. Pace	½	18	12 do	99 76
Harlock et Seaforth	T. Neilans	13	3	12 do	280 00
Harriston et station de chemin de fer (G.-T.)	C. H. Ward	¼	36	3 do 21 jours (au 21 juill. '93)	51 30
do do	P. Lavin	¼	36	5 do 15 jours (au 5 janv. '94)	78 30
do do	C. H. Ward	¼	36	2 do 26 jours (au 6 janv. '94)	39 42
Harriston et station de chemin de (T. G. et B)	do	¼	12	3 do 21 jours (au 21 juill. '93)	17 10
do do	P. Lavin	¼	12	5 do 15 jours (au 5 janv. '94)	26 10

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Harriston et station de ch. de fer, (T.-G. et B)	C. H. Ward	¼	12	2 mois 26 jrs (du 6 janv. '90)	13 14
Haysville et New Hamburg	W. A. Cook	3½	6	12 do	133 00
Henfryn et station de chem. de fer	J. H. Thomson	1/16	6	12 do	40 00
Hensall et station de chem. de fer	J. Sutherland	¼	12	12 do	100 16
Hensall et Rodgerville	H. Doan	9¼	6	12 do	200 00
Hensall, Zurich et stat. de ch. de fer	T. Murdoch	6⅛	12	12 do	320 00
Hepworth et station de ch. de fer	S. Yeo	¾	18	12 do	150 00
Hereward et station de ch. de fer de Belwood	J. Hanna	4½	6	3 do (au 30 juin '93)	32 50
do do	G. Brown	4½	6	9 do du do	96 00
Hillsburg et station de chem. de fer	J. Carmichael	½	6	12 do	80 00
Hoath Head et Owen-Sound	G. Currie	7	2	12 do	110 00
Holland Centre et Lily Oak	R. Avison	7½	2	10 do (du 1er juin '93)	73 33
Holland Centre et stat. de ch. de fer	J. S. Price	1/16	24	12 do (moins l'amende)	137 00
Holmesville et Porter's Hill	W. Mulholland	4	3	12 do	75 00
Holmesville et station de ch. de fer	J. L. Courtice	¼	12	12 do	50 00
Holstein et Murdoch	G. Pollock	4	3	12 do	74 72
Holstein et Nenagh	T. Stephenson	8½	6	12 do	234 00
Holstein et station de chem. de fer	A. Doupe	⅜	12	12 do	48 00
Inverhuron et Tiverton	D. McKenzie	3	3	12 do	56 25
Invermay et station de chem. de fer	A. Neelands	¾	12	12 do	156 50
Johnson's Mills et Zurich	D. Spencer	4	2	12 do	49 00
Kemble et Wolseley	E. Hurlbut	5	1	12 do	34 00
Kenilworth et Petherton	M. Enright	3	6	12 do	125 00
Kenilworth et station de ch. de fer	C. J. Gordon	½	12	12 do	80 00
Kenneyville et Mitchell Road	J. Kenney	2½	2	12 do	80 00
Killean et Leslie Station	J. A. Wilkinson	½	6	9 do (au 31 déc. '93)	67 50
do do	D. Ferguson	½	6	3 do du do	22 50
Kincardine et Kintail	Bayne et Macintyre	17	6	12 do	497 48
Kincardine et Port-Elgin	J. Gentles	24	6	12 do	617 00
Kincardine et station de ch. de fer	J. Hockin	¼	30	12 do et voyage suppl.	301 72
Kincardine et Royal Oak	J. Mills	6½	2	12 do	52 00
Kincardine et Walkerton	N. Bushell	28	6	12 do	698 00
Kingarf et Kinloss	B. Moulton	4	2	12 do	60 00
Kinghurst et Mooresburg	J. A. King	5½	2	12 do	65 00
Kinkora et Sebringville	J. Fletcher	12	3	12 do	160 00
Kinloss et Lucknow	J. Brownscombe	10	6	12 do	190 00
Kinlough et Westford	A. W. Haldenby	3½	2	12 do	55 00
Kippen et station de chemin de fer	R. Mellis	⅝	12	12 do	100 16
Kossuth et Preston	H. Sohrt	5½	2	12 do	70 48
Lake Charles et Oxenden	J. Davidson	5	1	12 do	40 00
Langside et Lucknow	Thompson et Lyons	6½	2	12 do	90 00
Lebanon et Moorefield	J. Sinclair	8	3	12 do	100 00
Lindenwood et Presque Isle	G. Shaw	5	1	12 do	40 00
Linwood et St. Jacobs	P. Toole	12	6	6 do (au 30 sept. '93)	182 50
do do	F. A. Baker	12	6	6 do du do	162 50
Lion's Head et Spry	C. Williams	7	1	12 do	50 00
Lion's Head et Wiarton	do	22	3	12 do	400 00
Lisbon et Wellesley	C. Hebel	2	2	12 do	60 00
Lisburn et Ripley	D. Teskey	2¼	2	12 do	25 00
Listowel et Molesworth	S. Lougheed	11	6	12 do	297 48
Listowel et station de chemin de fer (G.B. et L.E.)	J. Hacking	½	12	3 do (au 30 juin '93)	15 00
Listowel et stations de ch. de fer (W. G.B. et G.B. et L.E.)	J. Shank	½	12et24	12 do	203 25

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Lochalsh et Ripley	J. McRitchie	8¼	3	12 mois	175 00
Londesborough et stat. de ch. de fer	J. Bell	⅝	12	12 do	156 50
Lucknow et station de ch. de fer	F. W. McDonald	¾	30	12 do	313 00
Macton et Yatton	J. Martin	5½	3	12 do	69 00
Mar et Red Bay	J. McFarland	7	2	12 do	77 00
Marden et station de chem. de fer	J. Burns	¾	6	12 do	78 00
Markdale et station de chem. de fer	J. E. Marsh	⅓	24	12 do	87 00
Markdale et Traverston	T. H. Edwards	8 et 9¼	2 et 3	12 do	127 00
Marsville et Hillsburg	J. Hanna	7½	6	12 do	325 00
Meaford et Owen-Sound	T. P. Cunningham	20	12	12 do	400 00
Melgund et Minto Flag Station	J. J. Bracken	2	2	12 do	45 00
Merritte et Varney	J. G. Wilson	5	2	12 do	80 00
Mildmay et station de ch. de fer	G. Herringer	¼	18	10 do 18 jours (au 18 fév. '94)	127 48
do do	do	¼	15	1 do 10 jrs du do	14 76
Milverton et station de ch. de fer	W. H. Dorland	1	12	23 jours (au 23 avril '93)	7 88
do do	do	1	24	11 mois 7 jrs du do	187 36
Mimosa et Orton	I. Cawthra	4½	3	9 do (période) irrégul.	60 00
Mitchell et station de chem. de fer	W. W. Hicks	¾	24	12 do	150 24
Mitchell et Russeldale	W. Taylor	8	6	12 do	250 00
Moltke et Neustadt	K. Lanz	2½	3	12 do	75 00
Moorefield et station de ch. de fer	R. Shera	¼	24	12 do	120 00
Moorefield et Trecastle	do	3	6	12 do	104 00
Morningdale Mills et Millbank Station	J. Lintick	5	12	12 do	275 00
Mossborough et station de ch. de fer	J. I. Hobson	⅞	12	12 do	60 00
Mount Forest et stat. de ch. de fer	J. H. Coyne	½ et ⅝	36	12 do	164 32
Musselburg et Poole	W. Burgman	¾	6	12 do	50 00
Neustadt et station de chem. de fer	L. Himmler	⅝	18	12 do	100 00
Newton et station de ch. de fer	P. Zoeger	1/20	12	11 do 8 jrs (du 24 avril '93)	42 15
Nithburg et Stratford	J. Yost	16	6	12 do	520 00
North Bruce et Queen Hill	D. McKinnon	2¾	3	12 do	92 00
North Keppel et Owen-Sound	W. Johnston	21	3	12 do	275 00
Olivet et Rothsay	J. Tremain	4	2	12 do	60 00
Orangeville et station de ch. de fer	J. Haddock	¾	42	12 do	199 00
Orangeville et Vanatter	W. Dedrick	5	2	12 do	88 00
Orton et station de chemin de fer	W. Mooney	⅛	12	12 do	50 00
Owen-Sound et station de ch. de fer	W. Bridget	1	24	12 do	245 00
Owen-Sound et Shallow Lake	C. Barfoot, jeune	9½	3	12 do	150 00
Owen-Sound et boîtes aux lettres	W. Bridget	2⅜	18	9 do (au 31 déc. '93)	111 00
do do	J. D. Simpson	2⅜	18	3 do du do	35 50
Owen-Sound et Tara	J. Hamilton, jeun	20½	6	3 do (au 30 juin '93)	152 50
do do	J. Morden	16 et 9½	6	9 do du do	300 00
Oxenden et Wiarton	J. Crandon	3	6	12 do	120 00
Paisley et station de chemin de fer	Trelford et Flack	½	24	9 do (au 31 déc. '93)	98 55
do do	J. Trelford	½	21	3 do du do	30 87
Paisley et Vesta	F. Purdy	17	6	1 do 9 jrs (au 9 mai '93)	28 85
do do	do	17¾	6	10 do 22 jrs (du 10 mai '93	251 87
Palmerston et station de ch. de fer	J. Taggart	⅛	48	12 do	183 00
Parkhead et station de chem. de fer	F. Pattison	½	12	12 do	75 00
Petersburg et Roseville	F. Kranel	10 et 14	6 et 3	12 do	425 00
Petersburg et St. Agatha	J. Kaiser	2	6	12 do	145 00
Pinkerton et station de chem. de fer	A. E. Knox	2	6	12 do (moins l'amende)	84 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.— *Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Pomona et Priceville	D. Black	5	2	12 mois	95 00
Port-Elgin et station de ch. de fer	J. Bowes	¼	24et 18	12 do	92 18
Port-Elgin et Tara	F. Monkman	16	6	6 do (au 30 sept. '93)	160 00
do do	A. Trelford	16	6	6 do du do	197 50
Preston et Blair	C. Nispel	2	......	Voyage spécial	1 00
Preston et Strasburg	P. S. Laurason	6	...	do	1 50
Priceville et Flesherton Station	G. McFarlane	4	6	6 mois (au 30 sept. '93)	60 00
do do	A. et J. Whittaker	4	6	3 do (au 31 déc. '93)	39 00
do do	J. Warling	4	6	3 do du do	35 00
Purple Grove et Ripley	J. N. Logan	5	1	12 do	45 00
Puslinch et station de ch. de fer	H. W. Ironside	⅛	12	12 do	40 00
Ripley et station de chem. de fer	J. McInnes	⅛	12	12 do	84 00
St. Jacob's et station de ch. de fer	H. Schlitt	½	12	12 do	50 00
St. Paul's Station et station de chemin de fer	A. Thom	1/16	12	12 do	62 60
Sauble Falls et Wiarton	L. Hyatt	12	2	12 do	130 00
Seaforth et station	S. Dickson	¼	24	12 do	187 80
Seaforth et Wroxeter	Musgrove et Edgar	15½ et 10	6	12 do	500 00
Sebringville et station de ch. de fer	J. R. Paton	¾	12	12 do	90 00
Solway et Walkerton	J. McCallum	6½	3	12 do	97 00
Southampton et station de ch. de fer	T. Lee	⅓	24	10 do 18 jours (au 18 fév '94)	141 78
do do	do	⅓	18	1 do 10 jours (du 19 fév. '94)	13 67
Stokes' Bay et Tobermory	D. Butchart	26	1	6 do (au 30 sept. '93)	96 00
do do	A. Currie	26	1	6 do du do	100 00
Stokes' Bay et Wiarton	H. Crandon	31½	3	12 do	495 00
Strasburg et voie d'évitement de German Mills	T. M. Bartholomew	10	6	12 do	140 00
Stratford et station de ch. de fer	W. T. Cook	¾	48	23 jours (au 23 avril '93)	17 37
do do	do	¾	60	11 mois 7 jours (du 24 avril '93)	318 51
Stratford et boîtes aux lettres	T. Stoney	....	....	12 do (au 30 juin '94)	441 24
Tara et station de chemin de fer	J. Hamilton	¾	18	12 do	156 44
Teeswater et station de ch. de fer	J. Olheiser	½	12	12 do	150 00
Teeswater et Walkerton	L. Zettel	16	6	3 do (au 30 juin '93)	114 90
do do	R. Harrison	16	6	9 do du do	371 25
Topping et station de ch. de fer	H. Miller	6	6	12 do	225 00
Varney et station de ch. de fer	C. Gadd	⅛	12	12 do	64 00
Waldemar et station de ch. de fer	D. Jenkins	½	12	12 do	85 00
Walkerton et station de ch. de fer	A. McLean	1¼	24et 18	12 do	304 00
Waterloo et st. de ch. de fer de Berlin	F. Sass	2	30	12 do	350 00
Waterloo et st. de ch. de f. d'Elmira	do	½	18	12 do	92 00
Whitechurch et station de ch. de fer	H. D. Henderson	⅓	12	12 do	80 00
Wiarton et station de ch. de fer	L. Hyatt	¾	24	10 do 18 jours (au 18 fév. '94)	181 65
do do	do	¾	21	1 do 10 jours (du 19 fév. '94)	17 51
Wingham et stat. de ch. de fer (C.P.)	Beattie, Frères	¾	12	12 do (moins l'amende)	103 88
Wingham et stat. de ch. de fer (G.T.)	D. Campbell	¾	24	12 do	200 32
Wroxeter et station de ch. de fer	A. Paulin	1¼	12	12 do	100 16
				Total	$46,653 43

W. H. SMITHSON,
Comptable.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

DIVISION POSTALE DE TROIS-RIVIÈRES.

DÉTAILS des paiéments faits pour le transport des malles dans la division postale de Trois-Rivières, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Armstrong et Sorel	S. Valois	9	12	9 mois (du 1er juill. '93).	70 41
Arthabaskaville et North Ham	J. Côté	21	6	12 do	396 00
Arthabaskaville et station de chemin de fer	T. Perrault	2½	12	12 do	88 00
Arthabaskaville et Victoriaville	P. Lavigne	2½	6	12 do	79 00
Aston Station et station de ch. de fer	A. Ouellette	2 acres.	6	12 do	20 00
Aston Station et St-Sylvère	J. Taillon	5½	3	12 do	80 00
Aston Station et St-Léonard	T. Fréchette	9	3	3 do (au 30 juin '93)	40 00
Aston Station et St-Wenceslas	do	3	6	3 do (au 30 juin '93)	10 00
do do	do	3	12	9 do du do	75 00
Batiscan et station de ch. de fer	T. Laguerre	1¼	12	12 do	100 00
Batiscan et St-Pierre les Becquets	F. Maguy, jeune	3	12é 6h	12 do	210 00
Beaurivage et Parkuhrst	J. Machell	3	6	12 do	56 00
Bécancour et Ste-Gertrude	A. Roy	10½	6	12 do	244 00
Bécancour et St-Grégoire	N. Vigneault	9	6	12 do	197 17
Berthier et Isle Dupas	O. Lemire	2½	3	3 do (au 30 juin '93)	13 75
do do	do	2½	6	9 do du do	82 50
Berthier et Sorel	S. Valois	5	14é 7h	12 do	444 00
Berthier et station de ch. de fer	F. Plante	2½	13	2 do 4 jours (au 4 juin '93)	29 02
do do	do	2½	19	3 do 6 jours (au 10 sept. '93)	64 28
do do	do	2½	13	6 do 20 jours (du 11 sept. '93)	90 07
Berthier Junction et St-Félix de Valois	S. Tessier	13	6	12 do	480 00
Blandford et Stanfold	T. Leblanc	9	4	12 do	124 50
Boulogne et St-Eugène	G. Tanguay	4½	3	8 do (au 30 nov. '93)	50 00
do do	do	4½	6	4 do du do	37 02
Bulstrode Station et station de chemin de fer	A. Côté	3 perc.	12	6 do (du 1er oct. '93).	6 00
Cap Madeleine et Trois-Rivières	O. Toupin	5	6	12 do	180 00
Carmel et Drummondville	F. Dionne	9	6	3 do (au 30 juin '93)	50 00
Carmel et station de chem. de fer	K. Dalton	10 acres	12	9 do (du 1er juill. '93).	23 46
Champlain et station de ch. de fer	N. Abel	2	12	12 do	90 00
Chantelle et Rawdon	M. Crépeault	17	3	12 do	200 00
Charlemagne et L'Assomption	J. Belhumeur	9	6	12 do	250 00
Chatillon et St-Zéphirin	E. Beliveau	5½	3	12 do	99 00
Chaumont et St Agapit	E. T. Paquet	3	3	12 do	40 00
Coocoocache et La Tuque	T. A. Reynolds	48	1	12 do	100 00
Craig's Road Station et St-Sylvester East	M. Vaillancourt	24	6	9 do (au 31 déc. '93)	369 00
do do	do	24	6	3 do du do	175 00
Danby et station de de ch. de fer	W. Duff	50 vgs.	12	12 do	12 00
D'Auteuil et Kingsey Falls	J. D. Morin	6½	2	3 do (au 30 juin '93).	15 00
D'Auteuil et Warwick	do	7	3	9 do (du 1er juill. '93).	75 00
Drummondville et Melbourne	P. Duguay	24	6	12 do	500 00
Drummondville et station de chemin de fer (C.C.P.)	J. F. Picotin	⅓	12	9 do (au 31 déc. 93)	36 00
do do	do	⅓	12	3 do du do	18 78

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Trois-Rivières, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Drummondville et station de chemin de fer	J. F. Picotin	⅓	12	9 mois (du 1er juill. '93).	32 85
Duncan Station et stat. de ch. de fer.	P. Paul	2 acres.	6	4 do (du 1er déc. '93).	3 34
East Arthabaska et Larochelle	T. Noël	4	3	12 do	74 50
East Arthabaska et Sainte-Hélène de Chester	E. Juneau	9½	6	12 do	200 00
East Arthabaska et Stanfold	B. Poisson	5	6	3 do (au 30 juin '93).	31 25
do do	J. Gouin	5	6	9 do du do	88 86
Forestdale, Maddington Falls et station de chemin de fer	A. Trudel	5 et 4½	6 et 12	3 do (du 1er janv. '94).	67 50
Fortierville et Saint-Jean-des-Chaillons	J. B. Fortier	11	3	3 do (au 30 juin '93).	32 50
do do	do	9	6	9 do du do	112 50
French Village et Richmond Station	G. Houle	15	6	9 do (au 31 déc. '93).	225 00
do do	L. Martin	15	6	3 do du do	81 25
Gentilly et Leclercville	N. Beauchene	25	6	3 do (au 30 juin '93).	142 50
Gentilly et Trois-Rivières	do	16	6	3 do (au 30 juin '93).	98 00
Grand Mère et Lac à la Tortue	R. Pincombe	2½	6	3 do (au 30 juin '93).	15 00
do do	J. Forman	2½	6	9 do du do	45 00
Grand Mère et Sainte-Flore	J. Deziel	4	6	12 do	136 00
Grandes Piles et La Tuque	P. Chandonnet	72	2p.m.	12 do	237 00
Grandes Piles et St. Tite Junction	H. Thérien	3	6	1 do 11 jours (au 11 oct. '93)	18 50
Grand St-Esprit et Ste-Monique	J. A. Pinard	2¾	3	3 do (au 30 juin '93).	25 00
do do	H. Beaudry	2¾	12	9 do du do	97 50
Huntersteown et Louiseville	H. Durand	17	6	12 do	299 00
Joliette et station de chem. de fer	J. Mirault	8	12	2 do 4 jours (au 4 juin '93)	97 14
do do	do	8	18	3 do 6 jours (au 10 sept. '93)	198 70
do do	do	8	12	6 do 20 jours (du 11 sept. '93)	301 56
Joliette et St-Liguori	A. Lajeunesse	9	6	12 do	210 00
Joliette et Ste-Mélanie	C. Etu	14	6	12 do	285 00
Joliette et St-Paul d'Industrie	A. Perreault	4	6	12 do	120 00
Kildare et St-Alphonse	G. E. Trudeau	12	3	12 do	156 00
Kingsey et Main Road	J. C. Evans	½	6	1 do 15 jours (au 31 déc. '93)	9 77
Kingsey Falls et Lorne	M. Morin	4	12	12 do	230 00
Kingsey Falls et Robson	H. Gagnon	7	2	12 do	60 00
La Baie et Nicolet	T. Vigneau	9	6	12 do	249 00
La Baie et St-Zéphirin	do	8	6	12 do	220 00
La Baie et Yamaska	do	20	6	6 do 15 jours (au 15 oct. '93)	331 08
do do	do	20	6	5 do 16 jours (du 16 oct. '93)	309 98
Lac à la Tortue et stat. de ch. de fer.	J. Buisson	8	12	12 do	25 00
Lac Bellemare et Shawenegan	C. Gélinas	9	1	12 do	60 00
Lachenaie et Terrebonne	C. Pauze	4½	6	3 do (au 30 juin '93).	30 75
do do	O. Villeneuve	4½	6	9 do (du do	120 00
Lachevrotière et Lotbinière	C. Noël	5¼	6	12 do	275 00
Lanoraie et station de chem. de fer.	N. Delisle	6	6	12 do	89 49

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Trois-Rivières, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
L'Assomption et St-Sulpice...... .	P. H. Royal....	5	6	12 mois	175 00
Laurentides et station de ch. de fer.	D. Tourangeau.	¼	12	12 do	70 00
Laurentides et St-Calixte de Kilkenny........	P. Chartrand ...	10	3	12 do	140 00
Lavaltrie et station de chem. de fer.	D. Giguère	8	6	6 do (au 30 sept. '93).	60 00
do do	P. Grenier.....	8	6	6 do (du do ..	125 00
L'Epiphanie et station de ch. de fer.	E. Leblanc	¾	12	2 do 4 jours (au 4 juin '93)	21 42
do do ..	do	¾	18	3 do 6 jours (au 10 sept. '93)......	45 40
do do ..	do	¾	12	6 do 20 jours (du 11 sept. '93)......	66 52
Leclercville et Ste-Croix	L. Langlois.....	18	6	3 do (au 30 juin '93).	150 00
L'Epiphanie et St-Jacques	O. Paré.	12½	6	12 do	250 00
L'Epiphanie et Ste-Julienne.......	J. P. Hétu	18	6	12 do	500 00
Lotbinière et Rivière Boisclair.....	Wm. Beaudet...	6	3	3 do (au 30 juin '93).	19 50
do do	R. Bernier......	6	6	9 do du do ..	105 00
Lotbinière et Ste-Croix..........	M. Lemay	14	6	9 do (du 1er juill. '93).	262 50
Lotbinière et St-Jean-des-Chaillons.	E. Chaudonnet..	10	6	9 do (du 1er juill. '93).	205 50
Louiseville et Nancy............ .	R. Caron..	6	2	12 do	60 00
Louiseville et station de ch. de fer..	P. Lefebvre.....	½	12	2 do 4 jours (au 4 juin '93)........ .	17 67
do do ...	do	½	18	3 do 6 jours (au 10 sept. '93)......	37 09
do do	do	½	12	6 do 20 jours (au 11 sept. '93)..... .	54 88
Louiseville et Ste-Ursule..........	A. Sevignie.....	5½	6	12 do	99 00
Maddington Falls et station de chemin de fer..............	A. Trudel	4½	6	9 do (au 31 déc. '93).	71 25
Mascouche et Mascouche Rapids...	J. Carmichael...	3½	3	12 do	75 00
Mascouche et station de ch. de fer.	M. Larose	1¼	12	9 do (au 31 déc. '93).	45 00
do do ...	T. Beauchamp..	1¼	12	3 do du do ..	15 00
Mastigoche et Saint-Gabriel de Brandon	J. O. Henault ..	9	1	12 do	36 00
Méthot's Mills et Ste-Agathe......	L. L. Ratté. ..	8	6	12 do	180 00
Méthot's Mills et St-Flavien. . ..	do	4	6	12 do	125 00
Mitchell et Sainte-Bridgitte des Saults..	H. St. Pierre ...	4	6	9 do (du 1er juill. '93).	75 00
Mitchell et Ste-Perpetue........	T. Décoteau	4	6	9 do (du 1er juill. '93).	75 00
Mitchell Station et station de chemin de fer.....................	W. P. Hamilton.	½	12	2 do (du 1er fév. '94).	4 13
New Armagh et St-Sylvester.. ...	J. Orr, jeune....	4½	2	3 do (au 30 juin '93).	12 50
do do	do	4½	2	9 do du do ..	33 00
Nicolet et St-Grégoire.............	J. Page.........	8	12	12 do	374 00
Nicolet et St-Monique	H. Beaudry.....	8	6	3 do (au 30 juin '93).	37 50
Nicolet et station de chemin de fer.	J. Courteau.....	⅓	12	9 do (du 1er juill. '93).	46 95
Notre Dame de la Mercie et St-Donat de Montcalm....	C. Villeneuve...	11¾	2	12 do	120 00
Notre Dame de la Mercie et St-Emile de Montcalm.............	C. Page	9	2	12 do	130 00
Pierreville et Pierreville Mills......	H. Comtois.	4½	6	12 do	129 48
Pierreville et St-Elphège........ ..	J. Boivin.......	7	6	12 do	190 00
Pointe du Lac et stat. de ch. de fer.	A. Biron	⅘	12	12 do	80 00
Pont de Maskinongé et station de chemin de fer.....	A. Lafrenière...	⅓	12	12 do	50 00
Pont de Maskinongé et St-Justin..	E. M. Chapdelaine	5	6	12 do	240 00
Proulxville et St-Tite.....	J. Rancourt	6	3	12 do	100 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Trois-Rivières, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Radnor Forges et stat. de ch. de fer.	J. J. Drummond	½	12	12 mois	30 00
Rawdon et Saint-Liguori	H. Keoller......	9	6	12 do	219 00
Rawdon et Saint-Théodore	J. D. Gaudet ...	14	3	9 do (du 1er juill. '93)	90 00
Repentigny et Saint-Paul l'Ermite.	A. Perreault....	2	6	12 do	80 00
Rivière Meckinac et Saint-Joseph de Meckinac	J. L. Doucette..	8	2 p.m.	12 do	36 00
Rivière Noire et stat. de ch. de fer.	A.E.Beauchemin	17 vgs.	12	12 do	20 00
Rivière Noire et Saint-Rosaire......	do ..	5	2	1 do (du 1er mars '94).	5 00
Rivière Noire et Saint-Valère de Bulstrode	do ..	4½	6	6 do (au 30 sept. '93)..	80 00
do do ..	do ..	4½	6	6 do du do ..	90 00
Saint-Adelphe et Sainte-Thècle....	H. Côté	9	2	12 do	79 00
Saint-Agapit et stat. de ch. de fer..	J. Paquet	16 acres.	12	12 do	75 00
Sainte-Agathe et Sainte-Agathe Est.	F. Donovan....	4½	2	12 do	50 00
Saint-Aimé et Yamaska.......... .	J. Parenteau....	6½	6	6 do (au 30 sept. '93)..	70 00
do do	P. Morriseau....	6½	6	6 do du do ..	59 50
Saint-Alexis des Monts et St-Paulin	L. P. Plante....	10	6	12 do	223 00
Saint-Alphonse et Sainte-Beatrix..	L. Pagé	4	3	12 do	55 00
Saint-Alphonse et Saint-Côme.....	A. Labine......	12	2	12 do	112 00
Sainte-Angèle de Laval et station de chemin de fer...	J. Coulombe....	¼	12	12 do	24 00
Sainte-Anne de la Pérade et station de chemin de fer	T. H. Laganière.	½	12	4 do (au 31 juill. '93)..	35 00
do do ..	N. E. Angers...	½	12	8 do du do ..	70 00
Sainte-Anne de la Pérade et Saint-Prosper.	J. Courtois......	7	6	12 do	125 00
Sainte-Anne de Sorel et Sorel.....	E. Latraverse...	3	6	12 do	75 00
Saint-Antoine et Saint-Apollinaire.	F. X. Lafleur...	5	3	12 do	58 00
Saint-Barnabé et Saint-Elie.	A. Ménancon....	9	6	12 do	195 00
Saint-Barnabé et Yamachiche	C. Gélinas.... .	12	6	12 do	190 00
Saint-Barthélemi et stat. de ch. de f.	J. B. Joinville..	1½	12	12 do	69 00
Saint-Barthélemi et Saint-Edmond de Berthier....................	J. Valois	10½	1	12 do	75 00
Saint-Bonaventure et St-Guillaume.	I. Tessier......	7½	6	12 do	174 00
Sainte-Bridgitte des Saults et Sainte-Monique	H. St. Pierre. ..	13	3	3 do (au 30 juin '93)..	50 00
Saint-Célestin et stat. de ch. de fer.	E. Arseneau....	1½	6	12 do	60 00
Sainte-Clothilde et Victoriaville ...	P. Lavigne	18	6	12 do	214 00
Sainte-Croix et Saint-Nicholas.....	N. Lambert.....	18	6	3 do (au 30 juin '93)..	126 25
do do	do	18	6	9 do du do ..	450 00
Saint-Cuthbert et stat. de ch. de fer.	I. Grandchamp..	3	6	12 do	69 00
Saint-Cuthbert Station et station de chemin de fer..	J. Marchand....	5 acres.	12	12 do	12 00
Saint-Cyrille de Wendover et station de chemin de fer.	C. Lavoie.......	3	12	9 do (au 1er juill. '93).	23 46
Saint-Damien de Brandon et Saint-Gabriel de Brandon.	J. Bélanger.....	6	4	12 do	170 00
Saint-David et Saint-Pie de Guire..	I. Dauplaise, aîné	8	6	12 do	200 00
Saint-Didace et Saint-Gabriel de Brandon.............	E. Germain.....	6	6	12 do	140 00
Saint-Donat de Montcalm et Sainte-Lucie de Doncaster......	I. Mouseau, jeune	15	2	5 do (du 1er nov. '93).	72 91
Sainte-Emélie de L'Energie et Saint-Jean de Matha.................	A. Basinais.....	12	3	12 do	149 00
Sainte-Emélie de L'Energie et Saint-Michel des Saints.	do	33	2	12 do	400 00
Sainte-Emile de Montcalm et Saint-Théodore....	L. Giguère.....	8¼	2	12 do	110 00
Saint-Eugène de Grantham et station de chemin de fer (D.C.).....	G. Tanguay.....	3½	6	14 jours (au 14 déc. '93)..	3 80
do do	do	3½	12	3 mois 17 jours (du 15 déc. '93)....	51 83

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Trois-Rivières, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Saint-Eugène de Grantham et stat. de ch. de fer de Saint-Guillaume	J. Dupuis	8	12	3 mois 17 jours (du 15 déc. '93)	125 88
Sainte-Eulalie et stat. de ch. de fer.	G. Gaudet	4	6	12 mois	98 00
Saint-Félix de Valois et Saint-Jean de Matha	E. Léssard	8	6	12 do	200 00
Saint-Gabriel de Brandon et Saint-Norbert	D. Provost	10½	6	12 do	285 00
Sainte-Geneviève de Batiscan et station de chemin de fer	O. Prenevost, jne	4	12	12 do	97 48
Sainte-Geneviève de Batiscan et Saint-Stanislas	F. Despins	8	6	12 do	180 00
Saint-Germain de Grantham et station de chemin de fer (D.C.)	E. Paré	¼	12	8 do 14 jours (au 14 déc. '93)	42 22
do do	G. Laplante	1	12	3 do 17 jours (du 15 déc. '93)	37 50
Sainte-Gertrude et Sainte-Marie de Blandford	U. A. F. Thibaudeau	6	3	3 do (au 30 juin '93)	12 44
do do	J. Charette	6	3	6 do (au 31 déc. '93)	24 86
do do	J. Provencher	6	3	3 do du do	15 00
Saint-Guillaume et stat. de ch. de f.	J. Peguis, jeune.	18	12	8 do 14 jours (au 14 déc. '93)	66 86
Saint-Guillaume et Yamaska	N. E. Parenteau	13½	6	5 do 16 jours (du 16 oct. '93)	206 65
Saint-Hugues et Saint-Marcel	J. B. Gauthier	7	6	12 do	144 00
Saint-Jacques et Ste-Marie Solomée	A. Mireault	4	2	12 do	50 00
Saint-Jean des Chaillons et Trois-Rivières	J. Beauchene	32	6	9 do (du 1er juill. '93).	525 00
Saint-Joseph de Sorel et Sorel	A. Bouvier	1¼	6	12 do	48 00
Saint-Léonard et stat. de ch. de fer.	J. Piché	5 perc.	12	9 do (du 1er juill. '93).	28 17
Saint-Narcisse et Trois-Rivières	F. Nobert	19	6	12 do	280 00
Saint-Norbert et stat. de ch. de fer.	S. Carpentier	9	6	12 do	290 00
Saint-Ours et Saint-Roch	J. B. Paquette	½	6	12 do	40 00
Saint-Pierre des Becquets et Sainte-Sophie de Levrard	Z. Lacerte	12	6	12 do	200 00
Saint-Rémi de Tingwick et Warwick	W. Délisle	13	6	12 do	313 00
Saint-Robert et station de ch. de fer	A. Plante	2	6	12 do	80 00
Sainte-Thècle et stat. de ch. de fer.	F. Boutet	1	12	12 do	60 00
Saint-Tite et station de ch. de fer	H. Ladouceur	⅓	12	3 do (au 30 juin '93)	9 00
do do	O. Trottier	⅓	12	9 do du do	37 56
Saint-Tite Junction, Saint-Tite et Saint-Thècle	P. St. Arnaud			Voyages suppl	1 50
Saint-Tite et Saint-Tite Junction	do			do	8 00
Shawenegan et Trois-Rivières	P. Lapolice	21	6	12 mois	380 00
Sorel et Saint-Guillaume	B. Leclaire	25	6	7 do 15 jours (au 15 oct. '93)	421 79
Sorel et Saint-Victoire	H. Paulhus	9	3	12 do	140 00
Sorel et Yamaska	B. Leclaire	13½	6	5 do 16 jours (du 16 oct. '93)	218 13
Stanfold et station de chem. de fer.	F. E. Poitras	4	12	12 do	25 00
Trois-Rivières et stat. de ch. de fer.	J. P. Marineau	¾	37	2 do 4 jours (au 4 juin '93)	51 53
do do	do	¾	43	3 do 6 jours (au 10 sept. '93)	89 60
do do	do	¾	37	1 do 18 jours (au 28 oct. '93)	37 63
do do	do	¾	34	5 do 3 jours (du 29 oct. '93)	112 42
Trois-Rivières et boîtes aux lettres	do	2⅛	18	12 do	350 00
Trois-Rivières et Valmont	H. Sigman	15	3	7 do (au 31 oct. '93)	93 33
do do	do	15	6	5 do du do	133 33

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Trois-Rivières, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Vincennes et station de ch. de fer..	M. Dessureault..	3	6	12 mois......	150 00
Walker's Cutting et station de chemin de fer....	S. Labrecque....	2 acres.	12	12 do	24 00
Warwick East et stat. de ch. de fer.	E. Martel	3 acres.	6	12 do	18 00
Wickham West et stat de ch. de fer.	F. Cormier......	5 acres.	12	12 do	32 00
Yamachiche et stat. de chem. de fer	P. Pellerin......	⅓	12	12 do	55 00
				Total...........	$26,074 40

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE TORONTO.

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant
					$ c.
Abingdon et Canfield	W. Young	12	2	12 mois	155 00
Abingdon et Winona	J. Gould	15½	3	12 do	229 00
Acton et Knatchbull	J. Martin	5	2	12 do	72 48
Acton et Speyside	do	5	2	12 do	72 48
Agincourt et station de chemin de fer C.C.P. et (Midland)	W. Lawton	⅞	12	3 do 9 jours (au 9 juil. '93)	34 30
do do	do	⅞	6	8 do 22 jrs du do	45 33
Agincourt et station de ch. de fer	do	⅓	6	12 do	30 00
Air Line Junction et station de chemin de fer	M. Minnes	¼	6	12 do	40 00
Alberton, Lynden et Trinity	W. Dunham	7½ et 10½	6 et 3	11 do 24 jrs (du 7 avril '93)	220 30
Aldershot et Waterdown	W. Pridham	3½	12	6 do (au 30 sept. '93).	60 00
do do	H. H. Creen	3½	12	6 do du do	86 50
Algoma Mills et station de ch. de fer	H. F. McQuire	½	12	12 do	125 20
Allanburg et station de ch. de fer	R. Skinner	½	12	12 do	120 00
Alloa et Edmonton	R. Campbell	6	3	12 do	90 00
Alton et station de chemin de fer	A. Menzies	1	12	12 do	112 68
Amigari et station de chem. de fer	A. B. Hurrell	⅛	12	12 do	65 00
Ancaster et Hamilton	J. Phillips	7	12	3 do (au 30 juin '93).	59 50
do do	D. Jacob	7	12	9 do du do	159 00
Appleby et station de ch. de fer	M. C. Prescott	¾	6	12 do	82 00
Ash et station de chemin de fer de Zimmerman	J. Allan	⅛	6	9 do (au 31 juin '93)	33 00
do do	W. H. Dorland	1/16	6	3 do du do	12 00
Ashgrove et Georgetown	R. C. Nixon	4	6	12 do	200 00
Attercliffe Station et station de chemin de fer	J. Sundy	⅛	12	12 do	102 00
Aurora et station de chemin de fer	H. E. Proctor	½	24	12 do	120 00
Aurora et Schomberg	W. Pinkerton	15	6	12 do	445 00
Aurora et White Rose	H. E. Proctor	12 a. r.	3	12 do	150 00
Ballantyne et station de ch. de fer	R. Hill	¼	12	12 do	60 00
Barclay et etation de chem. de fer	F. Stone	⅛	12	12 do	36 00
Barrie Island et Gore Bay	W. N. Runnalls	12	1	12 do	100 00
Bar River, Echo Bay et station de chemin de fer	W. Findlay	8 et 1/16	1 et 6	12 do	150 00
Beamsville et Rosedene	C. McKay	11	6	12 do	355 00
Beaver Mines, Murillo et Silver Mountain	J. Stevenson	11½ et 25	2 et 1	2 do (du 1er fév. '94)	50 00
Bedford Park et Toronto	G. L. Weatherill	5½	6	12 do	291 00
Belfountain et station de ch. de fer	C. F. Byam	1½	12	12 do	200 00
Bellingham et Ironbridge	D. Bell	11	1	12 do	60 00
Bendale et Woburn	W. L. Larway	2	6	12 do	80 00
Bethany et station de chemin de fer	G. McCarthy	1/16	12	13 jours (au 13 avril '93) et arrérages	25 71
do do	T. Brownley	1/16	12	11 mois 17 jours (du 14 avril '93)	86 79
Binbrook et Glandford Station	J. Henderson	5	6	3 do (au 30 juin '93).	42 50
do do	J. McGann	5	6	9 do du do	123 75
Biscotasing et station de ch. de fer	P. J. Fineau	300 pds	12	12 do	15 65
Black Creek et station de ch. de fer	I. H. Allen	⅛	12	12 do	62 60
Blackstock et Cadmus	T. W. Robertson	2½	6	12 do	100 00
Blackstock et Purple Hill	W. Bartley	4	2	12 do	55 00
Blind River et station de ch. de fer	C. R. Lawton	¼	12	6 do (au 30 sept. '93).	31 40
do do	J. Hawkins	¼	12	6 do du do	31 20

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Bolton, Castlederg et Mount Wolfe.	S. J. Snell	6 et 5	6 et 3	12 mois	260 00
Bolton et station de chemin de fer..	T. D. Elliott...	$\frac{1}{2}$	24	12 do	60 00
Bowmanville et Caesarea...........	D. E. Gifford...	$24\frac{1}{2}$	6	12 do	560 48
Bowmanville et Courtice	C. W. Lint......	$4\frac{1}{2}$	3	12 do	80 00
Bowmanville et station de ch. de fer.	W. G. Glover...	$1\frac{1}{2}$	6	12 do	35 00
Bowmanville et Tyrone	R. Hodge.......	7	6	12 do	150 00
Bracondale es Bloor Street Branch..	E. Baggis.......	$1\frac{1}{4}$	12	12 do	120 00
Brampton et Huttonsville.....	J. Hyatt......	4	6	12 do	110 00
Brampton et Hortonville............	J. Norton	3	3	12 do	50 00
Brampton et station de ch. de fer..	A. J. Hood.....	$\frac{3}{8}$	12	12 do	135 00
Britainville et Long Bay	W. McCormick..	5	1	12 do	26 25
Bronte et station de chemin de fer.	J. S. McDonald.	$1\frac{1}{4}$	12	12 do	125 20
Brookfield Station et station de chemin de fer......	M. Topp........	$\frac{1}{16}$	6	12 do	50 00
Brooklin et station de chemin de fer	R. D. Hay......	$\frac{1}{2}$	12	3 do (au 30 juin '93)..	17 50
do do ..	do	$\frac{1}{2}$	12	9 do du do ..	70 20
Brougham et Markham............	D. Haacke... .	$23\frac{3}{4}$ a. r.	6	12 do (moins l'amende)	359 00
Brougham et Whitby.	J. Scott..	12	6	12 do	380 83
Bruce Mines et Cloudslee	N. McEwan....	5	1	9 do (au 31 déc. '93)..	30 00
do do	A. McEwan....	5	1	3 do du do ..	9 75
Bruce Mines et MacLellan.........	G. Marks. . .	$22\frac{1}{2}$	2	1 do 3 jours (au 3 mai '93)	37 71
Bruce Mines et Marksville........	do	7	2	Saison. 1893-94..........	105 63
Bruce Mines et station de ch. de fer.	W. Fleming...	2	12	12 mois	313 00
Bruce Mines et Rydal Bank........	W. R. Smyth...	6	2	12 do	104 00
Brunswick et station de ch. de fer..	L. C. Patterson.	$\frac{1}{16}$	6	9 do (au 31 déc. '93)..	45 00
do do ..	do ..	$\frac{1}{16}$	6	3 do du do ..	17 50
Burketon Station et Enfield........	T. Thorn.	$4\frac{1}{2}$	6	6 do (du 1er oct. '93).	42 50
Burlington et Port Nelson........	W. Bamford....	$1\frac{1}{2}$	6	12 do	90 00
Burlington et station de ch. de fer..	do .	$\frac{1}{2}$	6	12 do	90 00
Barnaby et Wainfleet Station......	W. A. Kinnard.	2	6	12 do	90 00
Cache Bay et station de ch. de fer..	J. Jessup.....	$\frac{2}{5}$	12	12 do	50 00
Caldwell et Caledon...............	N. Patterson....	$4\frac{1}{2}$	6	12 do	208 00
Caledon et station de chemin de fer.	do	$\frac{1}{2}$	18	12 do	105 00
Caledonia et Empire	W. Arrell.......	15	6	12 do	445 00
Campbellcroft et stat. de ch. de fer.	A. Smith........	70 pds	6	12 do	35 00
Campbellville et station de ch. de fer	R. M. Brown...	$\frac{1}{8}$	6	12 do	55 00
Canfield, Darling Road, Canboro' et Warner	I. Swayze.......	6 et $2\frac{3}{4}$	6 et 3	12 do	197 16
Carlton West et station de ch. de fer.	J. Hayes.	$\frac{1}{4}$	12	12 do	70 00
Carluke et Hamilton......... .. .	W. J. Walker ..	$13\frac{1}{4}$	6	12 do	320 00
Carrville et Sherwood	J. Coombs..... .	2	6	1 do 21 jours (au 21 mai '93).......	11 20
Carrville et Maple	do	$3\frac{1}{4}$	6	10 do 10 jours (du 22 mai '93)	85 98
Cartier et station de ch. de fer....	C. Fry....	$\frac{1}{8}$	12	12 do	10 00
Castlemore et Kleinburg Railway Station.	J. Hugill, jeune.	14 a. r.	6	12 do	250 00
Cataract et station de ch. de fer...	J. Howard.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	75 00
Cedar Dale et station de ch. de fer.	W. Coleman ...	$\frac{1}{8}$	25	12 do	125 00
Chapleau et station de ch. de fer...	H. L. Nicholson.	$\frac{1}{8}$	12	12 do	75 00
Chelmsford et station de ch. de fer.	G. Bennett.....	$\frac{1}{16}$	12	9 do (au 31 déc. '93).	37 50
do do ..	G. Irwin	$\frac{1}{16}$	12	3 do du do ..	12 50
Cheltenham, Campbell's Cross et station de chemin de fer	S. J. Reaney....	$\frac{1}{2}$ et 2 a. r.	12 et 6	12 do	299 00
Cherrywood et Whitevale.........	A. McPherson..	$3\frac{1}{2}$	3	12 do	100 00
Chippawa et Niagara Falls	D. Histrop.....	6	12	12 do	540 00
Churchill et station de ch. de fer...	J. A. Fogerty...	$\frac{1}{2}$	6	12 do	80 00
Claremont et station de ch. de fer..	J. Thompson...	$\frac{3}{4}$	12	12 do	112 68
Claremont et Stouffville	J. Yake, jeune..	19 a. r.	6	12 do	270 00
Clarke et Kendal........	M. Stanton .. .	$6\frac{1}{2}$	6	12 do	181 52
Clarke et station de chemin de fer..	J. Pethick......	$5\frac{1}{2}$	12	12 do	278 57
Clarkson et station de ch. de fer ...	W. W. Clarkson	$\frac{1}{16}$	6	12 do	25 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Clinton Street Branch et Spadina Avenue Branch (Toronto)........	P. L. Boswell...	¾	7	2 mois 3 jours (au 7 janv. '94)........ ...	15 93
Clyde et station de chemin de fer..	E. McNichol....	1½	6	12 do	100 00
Cockburn Island et Thessalon......	W. J. Harper...	27	1	Partie des saisons, 1893-94	168 00
Coleman et station de ch. de fer....	T. Gibson.......	1/16	12	12 mois	120 00
Collins Inlet et Killarney........ ..	D. De Lamorandière........	18	1	12 do	153 00
Cook's Mills et station de ch. de fer.	C. E. Smith ...	¼	12	12 do	125 20
Cooksville et station de ch. de fer..	C. R. Colwell...	1	12	12 do	140 00
Copetown et Orkney	J. McCarthy ..	3	6	12 do	170 00
Copper Cliff et Sudbury............	T. J. Byers et J. Pierce.....	5	6	12 do	170 00
Credit Forks et station de ch. de fer.	G. G. Smith....	¼	12	12 do	78 00
Crowland et Welland..	J. McQueen....	4	3	12 do	109 00
Davenport et Fairbank........	D. McComb ...	2½	6	12 do	95 20
Davenport et station de ch. de fer..	W. Rowntree...	50 vgs.	12	12 do	30 00
Davenport et Toronto Junction....	J. S. Kirkwood.	1	6	12 do	75 00
Deer Park et Yorkville...........	G. L. Weatherill	1½	6	6 do (au 30 sept. '93)..	37 50
do do	do ..	1½	6	6 do du do ..	50 00
Desert et Stobie Railway Station ..	J. W. Alderson.	7	2	12 do	104 00
Don et Toronto.................	A. Hogg..	8	6	9 do (au 31 déc. '93)..	270 00
do do	J. H. Smith....	8	6	3 do du do ..	90 00
Dovercourt et Davenport Railway.. Station..	J. A. Hopkins..	1¼	6	12 do	75 00
Downsview et station de ch. de fer.	J. E. Clarke....	⅝	6	12 do	100 00
Drumquin et Milton	J. McIntosh....	18 a. r.	6	12 do	300 00
Dunbarton et Liverpool Market...	B. Pizer	1	6	12 do	76 00
Dunbarton et Railway Station (Frenchman's Bay)..............	do	⅜	6	6 do (au 30 sept. '93)..	28 84
do do ..	G. White..	⅜	6	6 do du do ..	27 00
Dundas et Hamilton..	J. Herriman....	5	6	3 do (au 30 juin '93).	31 25
Dundas et Sheffield	J. Moore......	14½	6	12 do	449 00
Dunnville et station de ch. de fer..	M. Culleton	¼	24	12 do	133 32
Dunnville et Wellandport	L. Durham.....	12	6	12 do	350 00
Eagle River Station et station de chemin de fer............	C. J. Hickey ...	½	12	8 do (du 1er août '93).	16 66
East Toronto et York Railway Station......................	J. P. Shaw	¼	18	9 do (au 31 déc. '93)..	112 50
do do ..	do	¼	24	3 do du do ..	50 00
Echo Bay et Sylvan Valley.	S. R. Holdenby.	6½	1	6 do (du 1er oct. '93) .	26 00
Edgeley et Thornhill Railway Station.........	J. Burkholder..	2	6	12 do	122 00
Edmonton et station de ch. de fer..	R. Quin	½	6	12 do	70 00
Elcho et Smithville	E. Evans.	8½	2	9 do (au 31 déc. '93)..	55 11
do	C. E. Neale.....	8½	2	2 do (au 28 fév. '94)..	11 50
do	do	8½	3	1 do du do ..	8 81
Elder's Mills et station de ch. de fer	D. Elder	¼	6	8 do (au 30 nov. '93)..	40 00
do do ..	D. McGeachie..	¼	6	4 do du do ..	20 00
Elia et station de chemin de fer....	S. T. Brooks....	½	6	12 do	75 00
Elizabethville et Port Hope.......	J. F. Beatty....	32 a. r.	6	12 do	470 00
Elmbank et Malton	I. Sanders	25 a. r.	6	12 do	367 00
Emery et station de chemin de fer..	J. Watson......	¼	6	12 do	60 00
Enfield et Oshawa	M. Vickery.....	14	3	6 do (au 30 sept. '93)..	102 08
Fleetwood et Franklin.............	W. Stacy.......	2	6	12 do	80 00
Fonthill et North Pelham.........	J. A. McQueen.	10	3	9 do (au 31 déc. '93)..	165 00
do do	do ..	10	3	3 do du do ..	78 25
Fort Erié et stations de ch. de fer..	H. C. Lewis....	1½	48	12 do	360 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Fort Frances et Portage du Rat ...	R. Mosher. ...	160	2 p.m.		
			2 p. m.	3 mos. (au 30 juin '93) ..	250 00
do do	do	160	do .	9 do du do ..	937 50
Fort William et stat. de ch. de fer.	J. Livingstone..	¼	12	3 do (au 30 juin '93) ..	61 25
do do ..	M. Linklater ...	¼	12	25 jrs (au 25 juillet '93)..	19 02
do do ..	do ...	¼	14	3 mois 3 jrs (au 28 oct. '93).....	78 29
do do ..	do ...	¼	12	5 do 3 jrs du do	118 69
Fort William-Ouest et station de chemin de fer..................	A. McLaren....	1/10	12	12 do	120 00
Franconia et station de chemin de fer de Perry	V. A. Clark....	7	6	3 do (au 30 juin '93)..	34 25
do do	J. McIver......	7	6	9 do du do ..	97 50
Franklin et station de ch. de fer ...	J. Hadden.. ...	100 pds	12	12 do	73 75
Freelton et Mountsberg...........	G. Cartwright ..	3½	3	12 do	88 00
Freeman et station de ch. de fer ...	E. B. Freeman..	1/16	30	12 do	125 20
Galt et Sheffield	W. J. Moore....	6	6	2 do (du 1er fév. '94)..	16 66
Garden River et stat. de ch. de fer..	W. R. Cunningham..........	1	3	12 do	78 50
Garrison Road et Stevensville.... .	J. D. Gilmour ..	10	2	12 do	120 00
Georgetown et Glen William	J. H. Orr	2	12	12 do	200 00
Georgetown et station de ch. de fer.	W. F. McCollum	½	18	12 do	140 40
Glamorgan et Millbrook...........	J. Hanna.	6	2	9 do (au 31 déc. '93)..	75 00
do do	C. W. Hanna...	6	2	3 do du do ..	25 00
Glandford Station et station de chemin de fer	H. Clark	½	6	12 do	62 60
Glen Major et Myrtle.............	W. R. Derby ...	7	6	12 do	224 00
Goldenburg et Sowerby	J. Ralph	6	1	5 do (du 1er nov. '93).	25 00
Goodwood et station de ch. de fer..	M. A. Chapman.	⅛	12	12 do	60 00
Gore Bay et Kagawong............	W. H. Baxter ..	12	2	Partie des saisons de 1892-93, et de 1893-94.	86 00
Gore Bay et Meldrum Bay...... .,	R. Porter.......	58	1	12 mois................	325 00
Gore Bay et Providence Bay.. ..	R T. Hall	27½	1	12 do ....,....	200 00
Gore Bay et Spanish River Station..	W. H. Baxter ..	24 et 33	3	Partie des saisons de 1892-93 et de 1893-94..	610 00
Gormley et Unionville......	G. A. McDowell	25 a. r.	6	12 mois	360 00
Goulais Bay, Point Mamainse et Sault Sainte-Marie..........	T. H. Trethewey	45 et 60	1	Partie des sais. de '93-94.	175 80
Goulais Bay et Sault Sainte-Marie.	A. McAuley ...	26	1	12 mois	234 00
Grassy's Corners et Smithville Road...........................	R. H. Walker ..	2	3	12 do	54 60
Greenbank et Blackwater Junction	E. Dusty. .. .	5¾	6	12 do	155 00
Green Bay et Honora...	W. Graham.....	9	1	12 do	40 00
Green Bay et Sheguindah........ ..	C. Skippen......	7	2	12 do	75 00
Green River et station de ch. de fer	R. Stephenson..	1½	12	12 do	94 00
Grimsby et Smithville...	J. H. McCollom.	8	12	12 do	440 00
Grimsby Park et stat. de ch. de fer.	N. Phelps	¼	24	2 do 13 jrs (au 2 sept. '93).....	32 50
Guelph et Hamilton	J. Herriman ...	31½	6	12 do	1,000 00
Hamilton et Lowville........... ..	T. Langton ...	18½	6	12 do	392 00
Hamilton et Stony Creek....	G. Gibbons	7	12	12 do	348 00
Hamilton—Service des facteurs....	Cie ch. f. Urbain d'Hamilton		.....	6 do (au 30 sept. '93)..	300 00
do do ...	do		......	6 do du do ..	450 00
Hamilton et boîtes aux lettres	E. S. Waterman		......	12 do	819 00
Hamilton Beach et station de chemin de fer......................	J. Hughes.. ...	1	12 et 3	12 do	45 00
Hampton et Solina................	E.B.Cryderman	2¼	3	6 do (au 30 sept. '93) .	25 00
do do	J. Williams ...	2¼	3	6 do du do .	24 50

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Harrisburg et Troy	M. O'Riley	4	6	12 mois	200 00
Harrisburg et Weir	D. J. Mannen	2½	3	12 do	50 00
Hayesland et Mill Grove	E. Young	3½	6	12 do	136 00
Heron Bay et station de ch. de fer	J. A. Nicol	20 pds	12	6 do (au 30 sept. '93)	12 50
do do	do	20 pds	12	6 do du do	37 50
Hewitt et station de chemin de fer	J. B. Hewitt	¾	6	12 do	45 00
Humber et Weston	M. et J. Harris	8	6	12 do	300 00
Humber Bay et station de ch. de fer	C. W Hughes	150 vgs.	24	12 do	80 00
Humberstone et stat. de ch. de fer.	V. Hopp	½	24	12 do	124 80
Ignace et station de chemin de fer	J. Davies	⅛	12	12 do	80 00
Inglewood et station de ch. de fer	J. M. Scott	⅛	12	12 do	52 00
International Bridge et station de chemin de fer	G. Graham	¼	24	12 do	150 00
Ironbridge et Thompson	R. Arnill	8	2	12 do	107 00
Islington et station de ch. de fer	T. Musson	½	6	12 do	93 90
Jackfish Bay et stat. de ch. de fer	S A. Eakins	¼	12	12 do	130 00
Janetville et Pontypool	J. Chambers	29 a. r.	6	12 do	440 00
Jefferson et st. de ch. de fer de King	G. Harper	10½	6	12 do	353 68
Jocelyn et Marksville	C. Young	12½	1	12 do	90 00
Jordan et Pelham Union	H. N. Cosby	4	2	3 do (au 30 juin '93)	15 00
Jordan et station de ch. de fer	A. S. Moyer	1½	12	3 do (au 30 juin '93)	25 00
do do	do	1½	12	9 do du do	71 25
Jordan et Vineland	do	1½	6	1 do (du 1er mars '94)	6 25
Kaministiqua et stat. de ch. de fer	F. W. Whitfield	⅛	12	2 do (au 31 mai '93)	4 16
do do	J. E. Graham	⅛	12	10 do du do	20 83
Keewatin et station de ch. de fer	J. A. Fletcher	¼	12	12 do	293 70
Kelso et Christie's Siding	D. Smith	⅛	6	12 do	50 00
Kenabutch Station et station de chemin de fer	F. M. Reynolds	50 vgs.	3	6 do (du 1er oct. '93)	10 00
Killarney, Little Current et Manitowaning	J. J. Taylor	25 et 24	2 et 3	Partie des saisons de 1892-93, et de 93-94	527 99
Kilmanagh et st. du ch. de fer Mono	H. McTaggart	3	3	12 mois	100 00
Kimbo et Adam's Corners	M. Newnham	1	2	3 do (au 30 juin '93)	6 50
do do	W. Newnham	1	2	9 do du do	19 50
King Nobleton et Holly Park	W. Alcox	11 et 4¾	6 et 3	12 do	350 00
King et station de ch. de fer	J. Irwin	½	6	12 do	60 00
Kirkwall Rockton et Rockton et Valens	J. Brant	15a.r.et3	6 et 2	12 do	194 72
Kleinburg et station de ch. de fer	J. Cairns	1¼	12	12 do	150 00
L'Amaroux et Unionville	W. Weatherill	22 a. r.	6	12 do	310 00
Lambton Mills et stat. de ch. de fer	J. Lynn	¼	18	12 do	162 00
Langstaff et Thornhill	H. Horne	1¼	6	12 do	80 00
Larchwood et station de ch. de fer	L. O'Connor	50 pds	6	6 do (du 1er oct. '93)	10 00
Leaside Junction et station de chemin de fer	J. H. Lea	300 vgs.	12	6 do (du 1er oct. '93)	6 00
Lemonville et Stouffville	A. Musselman	10 a. r.	6	12 do	190 00
Leskard et Newcastle	M. Jackson	10	6	12 do	300 00
Leskard et New Park	R. Miller	4	2	12 do	47 48
Lily Lake et Manitowaning	G. Morrow	7	1	12 do	70 00
Linton et Lloydtown	W. Rolling	3¾	6	12 do	150 00
Lisgar et station de chemin de fer de Trafalgar	W. J. Marshall	1	6	12 do	85 00
Little Current et station de chemin de fer de Massey	W. Peters	26	3	Partie des saisons de 1892-93 et de 1893-94	544 00
Little Current et Sheguindah	W. J. Mills	8	2	Saison de 1893	50 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Lockton et station de chemin de fer de Centreville	S. Squier	1¾	6	12 mois	85 00
Long Branch et station de ch. de f.	A. R. Buckles	¼	12	Saison 1893	25 00
Lorne Park et station de ch. de fer.	T. D. Perry	½	12	do	12 00
Low Banks et Boulton Ditch Crossing	I. Michener	¾	6	12 mois	80 00
Lowville et Milton	W. Griffith	7	6	12 do	200 00
MacLellan et Port Findlay Wharf	M. MacLellan	2½	2	Saison 1893	25 50
MacLellan et Richards' Landing	J. M. Collins	4	2	Partie de saison 1893-94.	31 50
MacLellan et station de chemin de fer de Tarbutt Crossing,	M. MacLellan	4	2	8 mois 4 jours (du 28 juillet '93)	67 66
Macville et station de ch. de fer.	A. Hope	⅕	6	12 do	55 00
Malton et Sandhill	S. Scales	12	6	12 do	321 00
Malvern et Scarboro' Junction	R. Bell	22 a. r.	6	12 do	363 00
Manchester et station de ch. de fee.	J. Tennyson	1¼	12	3 do (au 30 juin '93).	23 75
do do	W. Stone	1¼	12	9 do du do	63 00
Manitowaning et Providence Bay	J. Robinson	40½	2	6 do (au 30 sept. '93).	274 00
do do	J. Shields	40½	2	6 do du do	219 50
Manitowaning et Wikwemikong	J. B. Flammond, jeune	6	2	12 do	120 00
Mansewood et station de ch. de fer.	I. Wooding	⅛	6	12 do	50 00
Manvers Station et station de chemin de fer	H. McCullough.	¼	6	3 do (au 30 juin '93).	9 75
do do	W. Porter	¼	6	9 do du do	35 10
Maple et Purpleville	J. Rupert	14 a. r.	6	1 do 21 jours (au 21 mai '93)	30 68
do do	do	11½ a. r.	6	4 do 10 jours (au 30 sept. '93)	71 77
Maple et station de chemin de fer de Richmond Hill	J. Hood	½	12	8 do (au 30 nov. '93).	90 66
do do	C. T. Ham	½	12	4 do du do	33 33
Maple et Vellore	J. Rupert.	11½ a. r.	6	3 do (au 31 déc. '93).	49 86
do do	W. H. Wilson	11½ a. r.	6	3 do du do	49 86
Markham et station de ch. de fer	F. G. Percy	½	24	6 do (au 30 sept. '93).	78 24
do do	R. Welsh	½	24	6 do du do	78 24
Markstay et station de ch. de fer	A. S. Lefebvre	200 vgs.	6	9 do (au 31 déc. '93).	18 75
do do	do	200 vgs.	6	3 do du do	7 80
Marksville et Tenby Bay	J. Bott	13	1	12 do	60 00
Marshville et station de ch. de fer.	W. McOuet	3½	12	12 do	200 00
Massey Station et station de ch. de f.	D. G. McDonald	20 perc.	12	3 do (au 30 juin '93).	15 60
do do	W. Bowers	20 perc.	12	9 do du do	47 00
Meadowvale et station de ch. de fer	C. W. Switzer	⅛	12	12 do	135 00
Melville Cross et station de ch. de f.	H. Scott	¼	6	9 do (au 31 déc. '93).	22 50
do do	do	¼	6	3 do du do	10 00
Michipicoten Rivière et Grassett Station	W. Spence	55	2 p.m.	3 do (au 30 juin '93).	72 00
do do	do	55	do	9 do du do	225 00
Millbrook et Mount Pleasant	J. McLean	8	6	12 do	263 00
Millbrook et station dh ch. de fer	W. Vance	¾	36	12 do	338 04
Millbrook et boîtes aux lettres	W. Williams	¾	6	12 do	50 00
Milton et station de ch. de f. (C.V.)	J. McIntosh	¼	12	12 do	70 00
Milton et station de chemin de fer (N. et N.-O.)	do	½	18	12 do	60 00
Missanabie et station de ch. de fer.	H. A. Fournier	50 pds.	12	12 do	20 00
Mono Mills et Mono Road Station	R. Arlow, jeune	9	6	12 do	343 00
Mono Road Station et station de chemin de fer	J. Judge	1/16	12	6 do (au 30 sept. '93).	12 50
do do	do	1/16	12	6 do du do	18 00
Montrose et Port Robinson	A. Welstead	5	3	12 do	110 00
Mount Albion et station de chemin de fer de Rymal	C. Stewart	2½	6	12 do	110 00
Mount Dennis et station de ch. de f.	G. Marshall	100 vgs.	12	12 do	40 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Mulgrave et Ridgeway	C. J. Bitner	4	3	12 mois	78 00
Murillo et station de ch. de fe	J. McLean	½	12	12 do	175 00
Murillo et Silver Mountain	J. Stephenson	25	3	10 do (au 31 janv. '94)	416 66
Myrtle et station de chemin de fer	W. R. Derby	¼	12	12 do	60 00
Nassagaweya et station de chemin de fer de Campbellville	J. Easterbrook	5½	6	12 do	200 00
Nelsonville et station de ch. de fer	J. Boyce	⅛	6	9 do (au 31 déc. '93)	56 25
do do	A. Dever	⅛	6	3 do du do	25 00
Nepigon et station de ch. de fe	J. Cowie	½	6	12 do	78 25
Netherby et station de ch. de fer	E. T. Green	¾	6	12 do	70 00
Newcastle et Orono	M. Jackson	5	6	12 do	155 00
Newmarket et Pine Orchard	T. Somerville	4½	3	12 do	89 00
Newmarket et station de ch de fer	do	⅝	24	12 do	114 00
New Toronto et station de ch. de f.	A. Fox	1	12	12 do	114 00
Niagara et Niagara Falls	W. J. Sheppard	15	6	12 do	525 00
Niagara et station de ch. de fer	R. Warren	¼	12	12 do	60 00
do do	do	¼	12	Saison 1893	20 00
Niagara et Sainte-Catherine	J. Abbott	12	6	3 mois (au 30 juin '93)	112 00
do do	R. J. Allen	12	6	9 do du do	198 75
Niagara Falls et station de ch. de f.	W. W. Woodruff	¼	12	12 do	52 00
do do	do	¼	6	Saison 1893	8 67
Niagara Falls et Pont Suspendu, N.Y	do	½	6	12 mois	84 00
Norman et station de ch. de fer	J. B. Daires	⅝	12	12 do	266 43
Norval et station de ch. de fer	T. Hewson	1½	6	12 do	100 00
Oakville et Trafalgar	E. Hillmer	4	6	12 do	225 00
Oshawa et Raglan	J. S. Yeomans	9	6	3 do (au 30 juin '93)	61 25
do do	F. Coleman	9	6	3 do (au 30 sept. '93)	57 50
do do	do	23 a. r.	6	6 do du do	149 50
Oshawa et station de ch. de fer	W. H. Thomas	1½	6	12 do	40 00
Oshawa et boîtes aux lettres	do	¾	12	12 do	65 00
Palermo et stat. de ch. de f. de Bronte	A. Coffee	3	12	12 do	250 00
Parkdale, chemin de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc	T. W. Todd	1/16	6	1 do 14 jours (au 14 mai '93)	12 08
Pearl River et station de ch. de fer	K. Morrow	200 vgs.	12	8 do (du 1er août '93)	13 33
Pelham Union et Tintern	H. N. Cosby	3	3	9 do (du 1er juill., '93)	45 00
Peninsular Harbour et station de chemin de fer	J. D. Mudge	⅛	6	12 do	75 00
Pine Grove et Woodbridge	J. G. Elliston	1¼	6	12 do	55 00
Point Mamainse et Sault Sainte-Marie	T. H. Trethervey	60	1	4 do 30 jours)au 31 déc. '93)	124 20
Pontypool et station de ch. de fer	T. Stanton	1/16	12	12 do	70 00
do do	do	1/16	T.q.r.	Voyages spéciaux	6 60
Poplar Dale et Rydal Bank	W. R. Smyth	13	1	9 mois (au 31 déc. '93)	78 00
do do	W. Coward	13	1	3 do du do	26 00
Port Arthur et station de ch. de f.	F. S. Wiley	¾	12	2 do (au 31 mdi '93)	33 33
do do	do	¾	14	4 do 28 jours (au 28 oct. '93)	95 52
do do	do	¾	12	5 do 3 jours (du 28 oct. '93)	84 78
Port-Colborne et stat. du ch. de fer du G.-T.) et boîtes aux lettres	D. Wilcox	....	......	12 do	10 00
Port-Colborne et station de ch. de f.	J. Saurin	¼	36	12 do	146 00
Port-Coldwell et station de ch. de f.	R. Jackson	20 ft.	12	12 do	30 00
Port-Credit et station de ch. de fer	J. Hamilton	⅜	6	12 do	75 12
Port-Dalhousie et stat. de ch. de fer	F. W. Smith	¼	30	12 do	200 00
Port-Hope et station de chemin de fer du (G.-T.)	C. R. Adamson	½	6	12 do	25 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Port Hope et Midland Railway Station	do	¾	36	12 months	200 00
Port Hope et Ross Mount	S. Lill	7	2	12 do	70 00
Port Hope et boîtes aux lettres	J. Caldwell	4½	12	12 do	200 00
Port Lock et Stobie Railway Station	P. Stobie	1/16	2	12 do	30 00
Port Maitland et stat. de ch. de fer.	W. J. Moss	4	6	12 do	190 00
Port Perry et station de ch. de fer.	W. M. Jamieson.	¼	18	3 do (au 30 juin '93).	18 50
do do	W. Cook	¼	18	9 do du do	45 00
Port Perry et Shirley	T. Espin	5	2	12 do	80 00
Port Perry et Uxbridge	J. H. Wegg	12	6	12 do	360 00
Port Robinson et stat. de ch. de fer.	J. McCoppen	¼	24	12 do	140 00
Prince Albert et stat. de ch. de fer.	C. Fallis	¼	12	12 do	80 00
Ramsay Station et stat. de ch. de fer.	T. Longmoore	50 ft.	12	12 do	10 00
Rat Portage et station de ch. de fer.	W. Oliver	¼	12et24	3 do 25 jours (au 25 juin '93)	89 02
do do	do	¼	14	3 do 3 jours (au 28 oct. '93)	78 29
do do	do	¼	12	5 do 3 jours (du 29 oct. '93)	118 69
Richard's Landing et Sea Gull	C. A. Young	6	1	12 do	55 00
Richmond Hill et stat. de ch. de fer.	W. R. Proctor	3¾	12	12 do	275 32
Richmond Hill et Toronto	J. Palmer, jeune	16	6	12 do	1 00
Ridgeway et station de ch. de fer.	P. W. Anthony.	¼	12	12 do	72 00
Rockside et Terra Cotta	J. Harber	3½	2	12 do	49 00
Rossland et station de ch. de fer.	R. N. Young	50 pds.	6	9 do (au 31 déc. '93)	18 00
Rossport et station de ch. de fer.	J. J. Morrow	50 vgs.	12	12 do	15 00
Rouge Hill et Toronto	R. H. Grew	17	6	6 do (au 30 sept. '93)	199 50
do do	do	17	6	6 do du do	249 50
Saint-Azilda et Rayside Crossing	Z. Regimbal	1½	3	12 do	80 00
Sainte-Catherines et stat. de ch. de f.	M. Ireson	1	24	12 do	275 44
Sainte-Catherines et boîtes aux lettres	J. J. Richardson			12 do (au 30 juin '94)	337 00
Sault Ste-Marie et station de chemin de fer	M. C. Pim	½	12	12 do	187 80
Schreiber et station de chemin de fer.	J. E. Walker	200 vgs.	12	12 do	75 00
Scotch Block et stat. de ch. de fer.	J. Turner.	1/16	6	12 do	50 00
Seagrave et station de ch. de fer	I. Johnson	½	6	12 do	60 00
Sheridan et Cooksville Railway Station	W. H. Falconer.	8	6	12 do	294 00
Sherkston et station de ch. de fer.	B. F. Sherk	½	12	12 do	75 00
Siloam et Uxbridge	A. Boden	17 a. r.	3	12 do	146 00
Silverdale et Tintern	J. J. Romp	3	3	12 do	47 50
Smithville et Wellandport	B. Atkinson	9	6	12 do	249 00
Snider's Corners et Trafalgar	J. M. Snider	3	3	12 do	53 75
Snyder et Stevensville Railway Station	T. Snyder	1¼	6	12 do	125 00
South Bay Mouth et Tehkummah	S. Sloan	19	1	12 do	150 00
Sowerby et Dayton Railway Station	A. H. Hagen	6¼	2	12 do	145 80
Spanish River Station et station de de chemin de fer	M. Donavan	¼	6	12 do	60 00
Stevensville et station de ch. de fer.	P. Tytherleigh	¼	12	12 do	80 00
Stony Creek et Woodburn	J. Cowan	15 a. r.	6	12 do	240 00
Stouffville et station de ch. de fer.	W. Coxworth	½	30	12 do	70 00
Streetsville et station de ch. de fer.	T. W. Robinson.	¾	30et24	12 do	120 00
Sturgeon Falls et stat. de ch. de fer.	J. Hewis	¼	12	3 do (au 30 juin '94)	16 25
do do	do	¼	14	3 do 28 jours (au 28 oct. '93)	25 61
do do	do	¼	12	5 do 3 jours (du 29 oct. '93)	27 55

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Sudbury et station de chemin de fer.	S. Fournier.....	⅛	18et20	12 mois	217 10
Summerville et Cooksville Railway Station........	P. McLaughlin..	6	6	12 do	225 00
Suspension Bridge Tolls	W. C. Sloan....	....	....	12 do	40 00
Swansea et station de ch. de fer....	J. Worthington.	100 vgs.	24	12 do	78 00
Tache Station et stat. de ch. de fer.	J. S. Killam....	⅛	12	1 do (au 30 avril '93)..	2 08
do do ..	R. M. Grindlay.	⅛	12	11 do du do ..	22 91
Terra Cotta et stat. de ch. de fer...	I. Harber.......	⅜	6	3 do (au 30 juin '93)..	6 25
do do ...	do	⅜	6	9 do du do ..	37 50
Thessalon et station de ch. de fer...	J. J. Ansley....	3	12	12 do	115 00
Thessalon et Wharncliffe	G. Burrows.....	19¼	1	11 do 24 jours (du 7 avril '93)......	131 20
Thomson et station de ch. de fer...	R. Tyner.	30 pds	6	12 do	25 00
Thornhill et station de ch. de fer...	J. H. Francis...	3	12	9 do (au 31 déc. '93)..	164 50
do do	do ...	3	12	3 do du do ..	68 75
Thornhill et Toronto	do ...	12	6	12 do	249 00
do do	J. Thomson.....	12	6	12 do	1 00
Thorold et station de chemin de fer	J. Dale.	¾	24	12 do	187 80
Toronto et bureaux de poste auxil..	R. Bond...	....	.... .	12 do (au 30 juin '94)..	2,925 00
Toronto et stat. de ch. de fer (C.P.)	T. H. Dryden...	1	26	12 do	284 76
Toronto et stat. de ch. de fer (C.V.)	J. Hendry	1	24et30	12 do	268 66
Toronto et station de chemin de fer (Midland)	do	1	30	12 do	297 35
Toronto et station de chemin de fer (du Nord)..............	T. H. Dryden...	½	48	12 do	525 84
Toronto et station de chemin de fer (T. G. et B.).....................	J. Hendry......	1	24	12 do	237 88
Toronto—Service des facteurs.......	Cie de ch. de fer de Toronto.	....	.....	12 do (au 30 juin '94)..	3,648 00
Toronto Junction et station de chemin de fer	J. S. Kirkwood..	¼	36, 42 et 50	12 do	192 99
Unionville et station de ch. de fer..	J. Webber.....	¼	24	12 do	95 00
Uxbridge et station de ch. de fer...	J. Kimmerly...	⅕	24	12 do	90 00
Uxbridge et Victoria Corners	J. Imrie.... ...	19 a.r.	3	12 do	129 00
Vermillion Bay et stat. de ch. de fer	A. Gibson	1/16	12	12 do	24 00
Verner et station de chemin de fer..	J. L. Michaud..	⅛	6	9 do (au 31 déc. '93)..	15 00
do do ..	G. Guenette....	⅛	6	3 do du do ..	5 00
Vivian et station de chemin de fer .	N.L.McCormack	⅛	12	12 do	60 00
Wahnapitae et station de ch. de fer.	D. McLaren....	¼	12	12 do	60 00
Walford Station et station de chemin de fer	A. G. Walford..	⅛	6	12 do	46 95
Warren et station de chemin de fer.	G. M. Warren..	100 vgs.	12	3 do (au 30 juin '93)..	20 00
do do ..	do ..	do ..	14	3 do 28 jours (au 28 oct. '93).......	31 54
do do ..	do ..	do ..	12	5 do 3 jrs (du do)	33 91
Webbwood et station de ch. de fer.	G. McLandress..	¾	6	12 do	78 25
Welland et stat. de ch. de fer (C.S.),	J. McQueen....	1¼	12	12 do	100 16
Welland et boîtes aux lettres.......	do	500 vgs.	18	12 do	44 00
Welland et Wellandport..........	B. Atkinson....	15	6	12 do	391 00
Welland et Welland Railway Station........	O. H. Garner...	¾	24	12 do	150 24
Wesleyville et Newtonville Railway Station.....................	T. Richards.....	1½	6	6 do (au 30 sept. '93)..	36 11
do do ..	W. Thorndyke..	1½	6	6 do du do ..	42 12
Whitby et stat. de ch. de fer (G.T.).	O. Sebert......	1¾	6	12 do	40 00
Whitefish et station de ch. de fer...	F. Summerby...	¼	6	12 do	35 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
White River et stat. de ch. de fer..	W. E. McLaughlin..........	$\frac{1}{8}$	12	12 mois	50 00
Woodbridge et stat. de ch. de fer ..	J. G. Elliston...	$\frac{1}{4}$	24	12 do	95 00
Worthington et stat. de ch. de fer..	W. J. Moore....	$\frac{1}{4}$	12	11 do (du 1er mai '93) moins l'amende	8 16
Zimmerman et Burlington Railway Station	D. Wilkins......	9	6	12 do	275 00
				Total......... ...	$61,609 29

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles au Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

TRANSPORT DES MALLES PAR BATEAUX À VAPEUR ET VOILIERS.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant. $ c.
Ahmic Harbour et Burk's Falls	Cie de navigation Magnetawan	40	6	Saison de 1893	274 50
Bell Ewart et Roach's Point	T. Ellis	2	6	do	64 00
Bobcaygeon, Lindsay et Pointe à l'Esturgeon	Cie de navig. de la Vallée de la Trent.	24	6	do	233 00
Carillon et Lachine	Cie de navigation de la rivière Ottawa	48	6	do	411 70
Chicoutimi et Québec	Cie de navigation Richelieu et Ontario	285	Tel que req.	do	3,500 00
Charlottetown et Cap Tourmentine	W. H. Batt, agent	36	....	4 voyages	161 00
Collingwood et Sault Sainte-Marie	Cie de navigation de la Rive-Nord	461	2	Saison 1893	2,000 00
do do	Cie de transport Grand Nord	461	2	do	2,000 00
Comox et Nanaïmo	Cie de ch. de fer Esquimalt et Nanaïmo	60	1	12 mois (au 31 mars 1894)	624 00
Comox et Ile Valdez	do do	40	2 fois p. mois	5 do 19 jours (au 19 nov. 1893)	104 00
Deseronto et Picton	Compagnie de navigation Deseronto.	14	....	12 do et service supplémentaire	2,617 28
Esquimaux, Pointe aux, et Rimouski	A. Fraser et Cie	286	2 fois p. mois	Saison 1893	3,200 00
Fort Simpson et Victoria	Dalby et Clayton	600	....	2 voyages	50 00
Gananoque et Clayton	Cie de chemin de fer des Mille-Iles	9	6	do	200 00
Gaspé, Bassin de, rive Nord du fleuve St-Laurent	R. A. Miller	356	2 fois p. mois	Saison 1893	1,300 00
Gravenhurst et Rosseau, etc	Cie de nav. de Muskoka et Baie Georg.	48, 51 et 22	6 et 3	7 mois 2 jours (au 2 déc. 1893)	2,551 50
Halifax et Boston	Cie des Strs Atlantique-Nord	400	1	12 do (au 31 mars 1894)	400 00
do	do do	400	1	6 do (au 30 juin 1893)	200 00
do	Canada Atlantic and Plant SS. Co.	400	3 et 1	6 do (au 31 déc. 1893)	371 86
Halifax et Saint-Jean, Terreneuve	Cie des Strs de New-York, Terreneuve et Halifax	540	Tel que req.	12 do (au 31 mars 1894)	1,650 00
do do	Cie des Strs du Canada et Terreneuve.	540	do	12 do	2,679 66
Juniper Island et Lakefield	P. P. Young	10	6	Saison 1893	64 99
Kaslo, Nelson et Lardo	Cie de navig. de Colombie et Kootenay.	40, 45 et 20	3, 2 et 1	12 mois (au 31 mars 1894)	597 00
do do	J. Paterson	65, 45 et 20	2 et 3	8 do 26 jours (au 28 fév. 1894).	329 00
Kingston et Cap Vincent, E.-U.	M. H. Folger	18	6	12 do (au 31 mars 1894)	1,200 00
Kingston et Parc des Mille-Iles	do	24	6	Saison 1893	200 00
Lévis et Québec	Cie de passage d'eau de Québec et Lévis	1	12 et 25	12 mois (au 31 mars 1894)	596 64
Lindsay et Pointe à l'Esturgeon	J. B. Cullon	8 é. et 4 h.	6 et 1	4 do 5 jours (au 31 mars 1894) période irrégulière	31 15
L'Orignal et Ottawa	Cie de navigat. de la rivière Ottawa	59	6	Saison 1893	465 75
Lourdes du Blanc Sablon et Natasquan	J. Hibert	271	4	do	400 00
Moodyville et Vancouver	Compagnie des Strs Union	3½	9	12 mois (au 31 mars 1894)	500 00
Montreal et Québec	Cie de navigation Richelieu et Ontario	180	6	Saison 1893	1,200 00
Naas Harbour, Fort Simpson et Victoria	J. D. Warren	640	2 fois p. mois et t. les mois	3 mois (au 30 juin 1893)	250 00
do do	do	668 et 114	do do	9 do du do	3,000 00

Nanaïmo et Vancouver	Compagnie de Strs Union	40	7 et 6	12 mois (au 31 mars 1894)	2,624 00
Nanaïmo et Victoria	Cie de ch. de f. Esquimalt et Nanaïmo	75	1	12 do	780 00
New-Westminster et Steveston	W. Rogers	20	Tel que req.	11 do (au 28 février 1894)	145 75
do do	R. H. Baker	20	6	12 do (au 31 mars 1894)	313 00
New-Westminster et Victoria	Cie de navigation Pacifiq. Canadien	75	3	12 do	5,000 00
Niagara et Toronto	Cie de navigation Niagara	36	6 et 12	Saison 1893	811 00
Okanagon Landing et Penticton	Cie de ch. de fer canadien du Pacifiq.	60	3	12 mois (période irrégulière)	749 00
Outer Duck Island et Windsor	S. T. Reeves	307	1	Saison 1893	75 00
Parry Sound, Pénétanguishine, etc	Cie de navigation de la Rive Nord	66 et 140	4, 6 et 2	do	1,615 10
Pembroke et des Rapides des Joachims	J. A. Thibodeau	50	6	do	200 00
Port-Hope et Charlotte, E.-U	H. H. Gildersleeve	120	6	do	1,545 00
Revelstoke et Robson	Cie de navig. de Colombie et Kootenay	150	3 et 2	12 mois (au 31 mars 1894)	1,230 00
Rimouski et Steamers	Chemin de fer Intercolonial			Saison 1893	6,433 33
Robson et Northport	Cie de navigat. Colombie et Kootenay	44	3 et 2	8 mois 19 jours (au 19 déc. 1893)	402 60
Saint-Jean, Digby et Annapolis	Cie de Strs de la Baie de Fundy	45 et 60	6 et 3	12 do (au 30 juin 1894)	1,000 00
Saint-Jean et Eastport, Maine	Cie de messagerie Américaine	58	Tel que req.	12 do (au 31 mars 1894)	200 00
Saint-Jean et Frédéricton	Cie de Strs de la ligne Star	84	6	Saison 1893	1,500 00
Saint-Jean et Pointe Hatfield	J. E. Porter	40	6	do	250 00
St. Stephen et St. Andrew	Cie de Strs Passamaquoddy	45	3 S. et 2 O.	12 mois (au 31 mars 1894)	1,500 00
Sidney et Victoria	Cie de navigation du Pacifiq. Canad.	20	2	10 do 22 jours (du 10 mai '93)	94 00
Squamish et Vancouver	S. McDowell	35	1	12 do (au 31 mars 1894)	182 00
Tadousac et rive ouest de la rivière Saguenay	F. Boulaine	1	Tel que req.	Voyage spécial	25 50
Vancouver et île du golfe, etc	Cie de Strs Union	115 et 35	h. et 2 t.p m.	12 mois (période irrégulière)	728 73
Vancouver et Victoria	Cie de navigat. du Pacifiq. Canadien	80	6	12 do (au 31 mars 1894)	10,000 00
Victoria et Port-Townsend	Cie de ch. de fer de la Ligne Directe entre Orégon et Utah Nord	40	6	7 do (au 31 oct. 1893)	1,691 66
do do	Cie de ch. de fer du Pacifique Nord	40	6	5 do (au 31 mars 1894)	1,208 33
Wiarton et p'tes sur la Baie Georgie'ne et L. Huron	A. Macaulay		2	Saison 1893	75 00
Yarmouth et Boston, E.-U	Cie de Strs de Yarmouth	240	Tel que req.	15 mois (au 31 mars 1894)	3,429 30
				Total	$77,235 33

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

MEMORANDUM des subventions postales spéciales et des subventions aux paquebots payées par la voie du ministère des postes, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ c.
Canada et le Royaume-Uni	H. et A. Allan	2,530 O. et 2,650 S.	1	12 mois (au 30 juin 1894)	126,533 33
Victoria, C.-B., et San-Francisco, E.-U	Goodall et Perkins	750	1	2 do (au 31 août 1893)	2,940 00
				Total	$129,473 33

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DÉTAIL des paiements faits pour le transport des malles dans tout le Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Nom du chemin de fer.	Période.	Montant.
		$ c.
Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta	12 mois (au 31 mars 1894)	1,777 95
Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	12 do	8,344 68
Boston et Maine	12 do	1,971 90
Canada-Atlantique	13 do (au 30 juin 1894)	11,086 92
Cie de houille et de ch. de fer du Canada	12 do (au 31 mars 1894)	300 48
Canada-Eastern	12 do	3,848 16
Pacifique Canadien	12 do	506,128 41
Canada-Southern	12 do	38,444 75
Caraquette	12 do	1,900 70
Ontario-Central	12 do	6,558 62
Vermont-Central	12 do	5,893 04
Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland	12 do	895 18
Comté de Drummond	9 do (du 1er juillet 1893)	2,375 68
Elgin, Petitcodiac et Havelock	12 do (au 31 mars 1894)	676 08
Erié et Huron	12 do	4,323 04
Esquimalt et Nanaïmo	12 do	2,929 68
Grand-Tronc	12 do	366,179 40
do	Voyages spéciaux pour la malle angl.	13,878 00
Great-Northern	8 mois et 9 jours (au 9 déc., '93)	101 28
Intercolonial	12 do (au 30 juin 1894)	143,172 60
Irondale, Bancroft et Ottawa	3 do (au 30 juin 1893)	41 69
Kent-Northern	12 do (au 31 mars 1894)	619 92
Kingston et Pembroke	12 do	7,022 93
Lac-Erié et Rivière-Détroit	12 do	1,962 32
L'Assomption	12 do	283 38
London et Port-Stanley	12 do	1,284 04
Basses-Laurentides	12 do	732 42
Maine-Central	12 do	995 34
Manitoba et Nord-Ouest	12 do	5,257 26
Montréal et Sorel	9 do (du 1er juillet 1893)	634 50
Nelson et Fort-Sheppard	3 do 13 jours (du 19 déc., '93)	129 60
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	12 do (au 31 mars 1894)	1,572 58
Cie de fer, de houille et de ch. de fer New-Glasgow	3 do 26 jrs (du 5 déc. '93)	104 00
New-Westminster et Southern	12 do (au 31 mars 1894)	700 80
Northern-Pacific	12 do	5,786 88
Central de la Nouvelle-Ecosse	12 do	2,153 92
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	5 do (du 1er fév. 1894)	1,553 16
Ottawa et Vallée de la Gatineau	15 do (au 30 juin 1894)	2,269 14
Pontiac et Jonction du Pacifique	15 do	2,761 20
Ile du Prince-Edouard	12 do (au 31 mars 1894)	18,949 40
Québec-Central	12 do	7,161 44
Québec et Lac Saint-Jean	12 do	8,574 80
Cie du Pont Saint-Jean et prolongement du ch. de fer	12 do	500 00
Salisbury et Harvey	12 do	2,403 84
Ligne Riveraine	12 do	2,046 00
Témiscouata	12 do	5,365 00
Les Mille-Iles	12 do	730 00
Comtés de l'Ouest	6 do (au 30 sept. 1893)	2,185 44
Windsor et Annapolis	12 do (au 31 mars 1894)	8,989 36
Yarmouth et Annapolis	6 do (du 1er oct. 1893)	2,171 52
	Total	$1,215,728 43

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

ANNEXE B.

TRANSACTIONS DES BUREAUX DE POSTE COMPTABLES

PROVINCE D'ONTARIO.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Aberfoyle	Wellington	256 95	167	2,013 46	15 77	529 77	5 03	....	96 00	....	....
Acton	Halton	2,592 25	1,307	12,189 00	100 20	5,464 72	32 98	7 80	700 00	6 00	80 00
Adolphustown	Lennox	163 30	292	3,800 40	26 57	169 44	9 53	....	66 00	....	....
Ahmic Harbour	Muskoka et P. Sound	250 88	123	4,273 30	26 33	33 37	10 68	....	72 00	....	....
Ailsa Craig	Middlesex	1,155 75	965	7,457 06	63 37	2,285 70	19 60	4 17	400 00	16 00	40 00
Aldboro'	Elgin	74 24	43	430 40	3 31	71 29	1 08	....	30 00	....	....
Alexandria	Glengarry	2,691 54	697	8,999 29	67 86	7,191 57	27 01	79 52	750 00	105 00	120 00
Algoma Mills	Algoma	422 85	95	2,033 73	13 40	295 46	5 18	5 98	200 00	65 00	....
Allandale	Simcoe	1,229 97	652	8,519 92	64 55	1,555 31	21 90	11 32	440 00	20 00	60 00
Allenford	Bruce	439 13	582	7,179 49	49 29	1,207 38	18 15	....	176 00	30 00	....
Allensville	Muskoka et P. Sound	168 77	139	1,627 02	11 84	408 01	4 68	....	70 00	....	....
Alliston	Simcoe	2,718 82	3,268	12,428 71	91 71	6,828 58	32 58	28 16	830 00	8 00	120 00
Alma	Wellington	514 15	204	1,538 88	11 38	952 27	4 09	....	160 00	14 00	....
Almonte	Lanark	4,490 52	2,714	25,706 43	213 42	11,628 33	69 30	73 47	1,210 00	40 00	....
Alton	Peel	629 95	431	3,808 51	29 13	947 18	10 12	1 37	230 00	....	....
Alvinston	Lambton	1,524 14	1,090	12,558 93	93 54	3,448 23	32 98	41 70	520 00	....	60 00
Amherstburg	Essex	2,313 98	1,261	13,883 26	113 66	6,876 10	39 63	36 28	720 00	10 00	....
Ancaster	Wentworth	683 89	672	6,639 13	52 68	1,112 94	17 48	6 51	276 00	....	....
Angus	Simcoe	746 96	379	2,410 18	17 82	1,121 54	6 33	10 39	210 00	4 00	....
Appin	Middlesex	476 21	381	4,634 37	33 35	895 30	12 57	1 70	200 00	12 00	....
Arden	Addington	409 05	85	3,011 05	20 29	145 15	7 52	4 48	136 00	....	....
Arkona	Lambton	917 69	899	11,685 60	88 82	2,497 33	30 68	12 27	360 00	....	40 00
Arkwright	Bruce	192 24	154	1,847 17	12 08	389 03	4 86	....	80 00	4 00	....
Arnprior	Renfrew	4,326 33	2,266	24,673 44	192 60	7,845 85	65 40	48 96	1,160 00	83 33	160 00
Arthur	Wellington	1,978 06	1,143	15,705 70	107 45	5,488 63	41 56	92 56	620 00	28 00	80 00
Arva	Middlesex	122 14	121	1,330 03	10 10	114 94	3 44	....	40 00	9 00	....
Ashworth	Muskoka et P. Sound	152 80	103	1,352 24	8 28	620 61	4 31	2 32	48 00	....	....
Athens	Leeds	1,576 81	663	6,997 50	54 23	3,522 21	19 00	1 99	500 00	24 00	60 00
Auburn	Huron	406 64	537	10,792 42	69 31	1,047 86	27 26	....	168 00	....	....
Aultsville	Stormont	689 39	298	3,624 09	31 12	1,468 39	9 14	2 78	240 00	8 00	....

Aurora	York	2,505 25	771	7,361 67	53 49	15,001 25	21 44	18 91	730 00	72 00	120 00
Avening	Simcoe	305 60	215	2,322 08	15 97	597 41	6 25		120 00		
Aylmer-Ouest	Elgin	4,154 33	2,186	18,528 71	157 83	11,998 51	51 69	11 40	1,150 00	60 00	180 00
Ayr	Waterloo	1,761 81	1,182	10,045 19	78 96	7,633 40	26 67	6 15	600 00		80 00
Ayton	Grey	1,053 30	412	6,385 57	46 58	1,528 63	16 51	37 26	340 00		40 00
Baden	Waterloo	1,780 88	731	5,784 41	54 97	2,630 86	14 92	17 20	540 00	40 00	60 00
Bailieboro'	Northumberland	317 44	212	2,035 03	17 22	943 95	5 14		120 00		
Bainsville	Glengarry	181 90	68	1,203 00	8 56	43 45	3 01		104 00		
Bancroft	Hastings	524 89	597	7,365 89	52 53	2,137 04	18 95	4 94	200 00	12 00	
Barrie	Simcoe	9,720 97	2,854	28,230 13	234 40	32,797 97	79 58	93 52	2,666 64	93 32	
Bath	Lennox	592 48	812	7,746 97	54 74	2,372 61	21 78	17 60	250 00	50 00	
Bathurst St. (Toronto.)	York		2,211	19,964 64	214 84	9,526 24	53 12	66 96	600 00		
Bayfield	Huron	601 34	785	10,259 15	70 15	3,373 73	27 76	27 65	280 00		
Baysville	Muskoka et P. Sound	347 43	417	3,635 02	26 55	3,848 44	16 83		132 00	12 00	
Beachburg	Renfrew	556 32	248	2,360 73	19 51	545 66	6 06		216 00	6 00	
Beachville	Oxford	369 64	408	5,418 43	37 51	747 46	14 06	1 50	156 00		
Beamsville	Lincoln et Niagara	1,377 97	1,126	13,257 83	98 95	4,772 37	34 48	34 21	440 00	36 00	60 00
Beaverton	Ontario	1,630 97	631	5,904 82	49 69	3,367 72	15 59	6 20	500 00		80 00
Beeton	Simcoe	1,021 36	511	6,620 51	46 97	2,132 15	17 05		410 00		40 00
Belfountain	Cardwell	259 25	167	1,411 69	10 78	923 70	3 80	4 99	116 00		
Belhaven	York	308 67	167	2,218 11	15 92	554 01	6 43	81	136 00		
Belle River	Essex	490 08	69	1,991 92	12 65	762 96	6 08	8 17	200 00		
Belleville	Hastings	16,552 74	5,982	56,513 63	490 90	57,182 99			‡		
Bell's Corners	Carleton	114 86	85	1,835 68	12 49	147 99	4 65		52 00		
Belmont	Middlesex	576 76	476	7,048 52	48 92	1,161 66	18 33		250 00		
Belwood	Wellington	714 78	377	5,829 20	39 20	1,335 92	15 31	7 40	260 00	16 00	
Berlin	Waterloo	10,026 87	3,366	25,466 24	246 92	40,971 97	90 53	94 64	2,400 00	400 00	
Bethany	Durham	540 31	254	2,772 60	20 87	556 53	7 36	1 62	160 00		
Biscotasing	Algoma	316 13	65	660 26	4 97	135 75	1 66		120 00		
Bishop's Mills	Grenville	254 56	204	2,363 65	18 67	405 04	5 93	10 41	84 00		
Bleecker St. (Toronto)	York		832	7,816 77	86 58	3,533 42	21 06	37 51	300 00		
Blenheim	Kent	2,384 44	2,097	18,478 40	147 19	5,345 78	49 02	2 53	750 00	160 00	120 00
Bloor St. (Toronto)	York		827	6,170 59	69 50	4,468 57	18 68	16 29	300 00		
Bluevale	Huron	468 67	186	2,371 68	15 59	1,182 16	5 97		172 00		
Blyth	Huron	1,458 64	827	8,322 19	63 02	3,904 44	21 46	15 81	500 00	48 00	60 00
Bobcaygeon	Victoria	1,505 25	1,036	18,520 53	127 31	3,294 57	47 43	21 20	500 00	2 00	60 00
Bolton	Peel	1,301 05	498	13,213 74	83 37	4,252 43	33 94	82 56	440 00	20 00	60 00
Bond Head	Simcoe	360 24	107	2,204 26	14 76	511 63	5 56	4 72	164 00		
Bothwell	Bothwell	1,600 51	1,186	13,434 25	98 73	3,773 24	35 13	43 45	540 00	80 00	80 00
Bowmanville	Durham	4,440 57	2,445	19,715 18	164 26	14,034 92	55 17	25 65	1,360 00	160 00	270 00
Bracebridge	Muskoka et P. Sound	3,035 88	2,231	25,195 09	189 20	10,289 40	66 67	44 48	840 00	100 00	120 00
Bradford	Simcoe	1,778 45	812	9,632 59	69 43	3,568 00	24 94	16 92	580 00		80 00
Brampton	Peel	4,702 75	1,486	19,623 44	150 79	17,931 57	52 56	30 50	1,330 00	20 00	
Brantford	Brant	23,554 87	5,406	43,493 48	389 35	132,863 31	131 84	105 96	4,540 00	400 00	
Brechin	Ontario	516 50	365	4,078 17	28 70	726 33	10 36	0 59	190 00	10 00	
Bridgewater	Hastings	210 92	255	2,995 68	21 41	345 72	7 76	3 41	95 00	24 00	
Brigden	Lambton	1,068 20	560	5,405 43	44 30	2,457 28	13 91	1 41	390 00	10 00	40 00
Bright	Oxford	698 67	428	3,706 95	30 42	1,360 31	9 57	35 35	260 00	160 00	
Brighton	Northumberland	1,974 17	1,849	14,915 78	114 11	7,953 01	42 46	11 38	660 00	100 00	100 00

‡ *Appoint., etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'épargne.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Brockton	York	1,586 97	618	6,403 22	55 57	3,343 53	18 36	9 31	520 00	......	80 00
Brockville	Leeds	18,217 08	5,075	43,765 94	382 85	58,472 03	119 24	146 99	3,400 00	480 00	......
Bronte	Halton	234 89	74	375 97	3 45	808 13	1 52	3 08	76 00	......	......
Brooklin	Ontario	785 94	575	7,222 59	50 72	5 566 11	19 62	6 47	300 00	......	40 00
Brougham	Ontario	288 75	170	3,359 54	21 31	514 03	8 69	0 13	170 00	24 00	......
Brussels	Huron	2,366 54	2,363	22,255 47	165 33	7,775 00	61 58	17 73	770 00	110 00	120 00
Burford	Brant	754 81	583	8,938 96	63 43	3,442 35	25 81	1 90	276 00	18 00	......
Burgessville	Oxford	526 92	289	3,874 23	28 78	425 86	9 80	......	192 00	20 00	......
Burk's Falls	Muskoka et P. Sound	1,411 01	1,008	12,829 55	90 49	6,014 13	33 60	5 84	430 00	60 00	60 00
Burlington	Halton	1,260 95	496	5,872 01	45 26	3,411 76	16 31	5 04	420 00	12 00	40 00
Byng Inlet, Nord	Muskoka et P. Sound	156 49	113	1,916 65	12 98	669 36	4 80	1 82	100 00	......	......
Cache Bay	Nipissing	806 06	334	5,033 06	36 35	735 56	12 64	12 11	220 00	......	......
Caistorville	Lincoln et Niagara	94 88	48	1,065 80	7 12	139 10	2 68	......	50 00	......	......
Caledon	Cardwell	371 70	270	4,515 46	30 48	762 89	11 58	......	156 00	6 00	......
Caledonia	Haldimand	1,367 98	816	8,961 82	67 89	3,449 89	23 77	......	480 00	50 00	60 00
Callender	Muskoka et P. Sound	634 61	310	1,926 46	15 72	621 66	5 52	......	170 00	10 00	......
Cambray	Victoria	314 75	245	2,878 01	20 76	1,095 51	7 77	1 74	140 00	......	......
Camden Est	Addington	371 76	343	4,210 03	30 28	939 84	11 28	......	164 00	4 00	......
Camlachie	Lambton	409 45	155	1,603 85	12 86	874 34	4 26	......	190 00	10 00	......
Campbellford	Northumberland	3,528 80	2,741	29,191 75	222 90	9,919 26	78 15	25 54	950 00	......	140 00
Campbellville	Halton	347 57	283	4,980 80	32 62	1,330 81	12 74	......	148 00	......	......
Canfield	Haldimand	561 96	363	3,946 40	26 51	311 44	9 91	24 17	160 00	32 00	......
Cannington	Ontario	1,882 53	1,072	9,346 88	72 38	5,920 52	24 27	1 91	590 00	20 00	80 00
Cardinal	Grenville	1,457 24	693	9,390 50	77 35	2,504 01	24 88	28 04	460 00	16 00	60 00
Cargill	Bruce	412 91	335	2,418 18	20 62	1,310 91	6 46	3 14	150 00	......	......
Carleton Place	Lanark	4,643 26	2,418	24,798 56	198 31	12,905 53	66 99	54 57	1,270 00	......	......
Carlsruhe	Bruce	157 37	98	1,582 97	10 20	15 80	3 95	......	70 00	......	......
Castleton	Northumberland	504 02	602	6,720 80	48 70	884 29	17 13	......	190 00	......	......
Cayuga	Haldimand	1,389 44	1,265	11,854 58	87 21	4,085 58	30 69	14 95	482 50	18 00	......
Cedar Dale	Ontario	492 87	176	1,099 10	11 06	508 55	3 27	......	280 00	......	......
Chapleau	Algoma	1,106 91	1,091	20,627 06	150 54	702 13	51 70	46 35	390 00	......	60 00
Charing Cross	Kent	229 37	158	2,298 76	16 85	369 59	5 81	......	175 00	60 00	......
Chatham	Kent	14,726 45	4,926	45,425 85	418 56	52,033 36	133 43	72 20	3,360 00	240 00	......
Chatsworth	Grey	756 11	639	5,360 81	42 50	3,791 96	14 80	2 64	340 00	56 00	40 00
Cheltenham	Peel	326 15	88	666 75	5 31	135 01	1 73	......	84 00	......	......
Chesley	Bruce	2,832 83	1,498	11,053 78	86 93	9,081 48	29 60	7 85	780 00	14 00	120 00
Chesterville	Dundas	1,409 88	659	6,489 42	55 20	2,255 26	18 47	45 73	460 00	40 00	60 00

Chippawa	Welland	757 91	185	1,704 12	13 93	1,034 54	4 92	21 62	300 00	....	40 00
Clandeboye	Middlesex	261 31	66	772 18	6 84	181 97	2 11	....	100 00	....	....
Claremont	Ontario	631 90	508	8,734 51	60 31	1,686 45	21 90	6 84	240 00	....	....
Clarence	Russell	476 35	144	2,519 17	21 36	2,647 35	7 79	12 18	172 00	28 00	....
Clarke	Durham	310 89	228	2,313 35	15 52	873 97	7 38	....	128 00	16 00	....
Clarksburg	Grey	806 50	856	7,407 16	55 30	4,495 65	19 21	53 55	316 00	52 00	....
Clayton	Lanark	177 99	132	1,877 78	12 53	135 92	4 78	....	72 00	12 00	....
Clearville	Kent	176 09	244	2,602 79	16 08	240 58	6 62	0 02	88 00	....	....
Clifford	Wellington	1,031 75	691	7,600 89	54 78	3,441 83	19 91	11 01	420 00	60 00	40 00
Clinton	Huron	4,419 37	1,429	14,327 73	114 81	15,976 01	40 85	123 03	1,260 00	120 00	200 00
Cobden	Renfrew	1,230 16	481	8,487 68	58 89	2,013 64	21 58	43 41	400 00	20 00	40 00
Coboconk	Victoria	714 08	78	1,942 86	7 31	632 10	2 70	....	264 00	24 00	....
Cobourg	Northumberland	6,417 39	2,074	21,362 93	182 29	22,463 48	65 45	25 85	1,840 00	156 00	....
Colborne	do	4,310 13	1,999	17,467 05	137 99	20,383 77	47 51	5 17	980 00	144 00	160 00
Coldwater	Simcoe	867 85	831	11,552 78	82 06	2,067 95	29 24	15 82	356 00	24 00	40 00
Coleman	York	394 03	244	2,977 27	29 43	829 35	7 84	10 32	230 00	....	....
Collingwood	Simcoe	6,950 69	2,217	24,005 81	192 12	32,719 72	78 42	55 12	1,770 00	200 00	260 00
Colpoy's Bay	Bruce	149 44	116	1,083 31	8 01	463 73	2 80	....	54 00	8 00	....
Columbus	Ontario	320 15	86	908 30	6 79	1,161 71	2 45	....	108 00	....	....
Comber	Essex	1,037 69	699	5,890 52	46 52	1,779 53	16 16	13 68	380 00	6 00	40 00
Conestogo	Waterloo	221 57	334	3,948 44	29 19	1,528 17	10 05	....	96 00	....	....
Consecon	Prince-Edouard	511 08	576	7,410 95	51 37	969 48	18 86	11 02	200 00	12 00	....
Cookstown	Simcoe	993 39	440	6,860 55	45 88	2 156 94	17 43	25 60	370 00	....	40 00
Cooksville	Peel	296 97	199	2,205 71	16 01	881 67	5 76	....	120 00	....	....
Corinth	Elgin	228 38	304	3 235 37	26 17	669 10	8 11	....	96 00	....	....
Cornwall	Stormont	7,907 25	2,030	23,053 50	193 58	25,326 06	69 69	85 61	2,140 00	100 00	....
Corunna	Lambton	284 66	224	1,732 54	15 50	845 65	5 76	....	100 00	....	....
Courtright	do	746 75	532	6,232 90	46 43	1,605 43	16 34	1 00	260 00	24 00	....
Craighurst	Simcoe	173 21	54	430 23	2 92	559 04	1 07	....	86 00	....	....
Crediton	Huron	663 92	378	6,553 51	52 94	1,558 05	17 04	23 37	270 00	....	....
Creemore	Simcoe	1,339 05	1,109	13,707 17	94 21	4,781 61	35 78	29 00	430 00	24 00	60 00
Crysler	Stormont	419 75	355	11,329 74	73 95	2,307 05	30 75	....	150 00	....	....
Cumberland	Russell	627 13	408	7,556 25	51 04	1,036 46	19 47	8 12	236 00	....	....
Deer Park	York	951 67	138	1,336 97	12 79	2,155 51	4 07	5 71	250 00	....	....
Delaware	Middlesex	506 98	636	8,582 85	61 55	1,841 75	22 34	4 89	200 00	....	....
Delhi	Norfolk	1,403 36	1,011	10,569 04	79 85	2,683 18	27 08	3 49	456 00	4 00	60 00
Delta	Leeds	793 04	500	7,094 54	51 47	1,261 07	18 48	8 19	320 00	....	40 00
Desboro'	Grey	418 61	529	7,756 03	51 61	286 46	19 67	....	150 00	....	....
Deseronto	Hastings	5,665 10	1,908	15,949 72	135 67	10,056 37	44 00	26 72	1,380 00	....	220 00
Dickinson's Landing	Stormont	259 61	101	2,797 58	16 77	499 16	7 16	....	140 00	....	....
Dorchester Station	Middlesex	472 56	304	2,891 77	22 74	1,692 94	7 67	....	188 00	40 00	....
Drayton	Wellington	1,390 64	660	5,589 11	44 62	2,773 94	15 01	7 79	500 00	12 00	60 00
Dresden	Kent	2,317 36	1,655	18,385 16	138 14	7,562 44	50 84	35 36	720 00	24 00	100 00
Drumbo	Oxford	917 11	634	5,909 28	46 26	1,808 36	15 32	7 58	360 00	16 00	40 00
Duart	Kent	330 94	274	1,832 83	15 44	860 61	4 64	....	150 00	....	....
Dublin	Perth	595 03	227	5,995 97	39 86	1,003 80	15 57	....	260 00	48 00	....
Dunbarton	Ontario	170 66	44	935 74	6 44	687 07	3 10	1 05	64 00	....	....
Dunchurch	Muskoka et P. Sound	388 43	197	3,807 90	24 12	1,085 98	10 39	....	148 00	10 00	....
Dundalk	Grey	1,571 59	1,963	23,647 54	160 21	5,633 33	60 45	....	510 00	36 00	60 00
Dundas	Wentworth	3,943 28	1,562	14,010 90	124 38	9,906 55	40 71	64 33	1,100 00	84 00	....

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commissions allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dundas St. (Toronto)	York	....	1,424	14,634 83	134 43	7,241 47	38 17	21 29	300 00	....	....
Dungannon	Huron	524 50	433	10,742 06	68 76	2,115 96	27 70	8 70	184 00	2 00	....
Dunnville	Haldimand	2,985 66	2,085	19,283 56	156 65	6,811 62	50 13	27 79	880 00	90 00	120 00
†Duntroon	Simcoe	538 63	64	1,215 29	7 38	33 38	3 04	....	190 00	....	....
Dunvegan	Glengarry	245 37	212	2,997 06	23 89	737 86	8 56	....	108 00	....	....
Durham	Grey	2,376 41	1,394	17,161 70	123 74	6,767 42	45 47	39 78	680 00	110 00	100 00
Dutton	Elgin	1,597 53	1,784	18,741 62	138 69	4,043 27	48 04	20 92	530 00	....	60 00
Eganville	Renfrew	2,159 51	767	17,298 28	114 60	4,135 64	45 32	48 00	520 00	80 00	60 00
Elmira	Waterloo	1,263 02	795	7,975 49	64 09	2,087 19	20 35	6 51	420 00	25 00	60 00
*Elm St. (Toronto)	York	....	2,313	21,668 81	236 23	12,138 25	51 47	80 07	600 00	....	....
Elmvale	Simcoe	1,286 62	852	7,259 62	55 92	2,409 59	18 52	5 50	420 00	8 00	60 00
Elmwood	Bruce	672 79	438	3,618 12	30 69	1,199 82	10 25	5 83	240 00	24 00	....
Elora	Wellington	2,229 50	1,625	14,144 70	111 40	6,889 98	38 02	87 04	672 00	100 00	100 00
Embro	Oxford	861 85	657	7,026 89	53 05	3,696 52	18 05	4 18	360 00	40 00	40 00
Emsdale	Muskoka et P. Sound	941 25	502	7,291 59	54 57	2,857 22	20 29	8 09	284 00	16 00	....
Enterprise	Addington	490 50	201	3,863 94	27 00	921 73	10 20	1 95	180 00	12 00	....
Erin	Wellington	888 34	875	15,695 04	103 01	2,129 68	40 14	43 89	380 00	12 00	40 00
Essex	Essex	2,540 00	1,559	15,928 54	120 13	11,381 94	41 93	19 93	840 00	60 00	120 00
Everett	Simcoe	353 91	117	1,336 23	10 21	522 02	3 36	....	120 00	....	....
Exeter	Huron	2,063 00	1,605	15,644 77	122 46	7,679 12	42 55	68 13	680 00	84 00	100 00
Fenelon Falls	Victoria	1,717 79	1,181	14,549 03	105 18	3,805 49	37 83	30 58	500 00	6 00	80 00
Fergus	Wellington	2,942 18	2,083	21,409 08	158 39	8,622 76	57 26	32 56	840 00	130 00	120 00
Fingal	Elgin	665 69	138	1,200 24	10 52	2,724 87	3 12	5 50	300 00	....	....
Flesherton	Grey	1,242 99	1,260	14,240 71	103 70	4,102 09	37 40	....	380 00	70 00	40 00
Flinton	Addington	314 65	185	1,821 50	14 25	386 60	4 82	....	112 00	....	....
Florence	Lambton	734 16	583	6,909 64	51 00	3,894 99	19 13	10 73	290 00	....	....
Fonthill	Welland	555 74	377	3,550 31	30 80	1,632 31	9 30	8 56	224 00	....	....
Fordwich	Huron	716 99	561	9,027 94	61 72	1,833 44	23 34	1 46	270 00	20 00	....
Forest	Lambton	2,469 97	1,547	11,387 59	95 22	7,177 20	30 15	2 16	780 00	16 00	120 00
Formosa	Bruce	380 01	425	5,028 78	38 22	1,995 60	13 12	....	120 00	....	....
Fort-Érié	Welland	1,000 79	509	5,666 67	42 87	3,406 42	16 52	24 67	300 00	....	40 00
†Fort-Stewart	Hastings	222 24	41	381 49	3 31	14 00	0 95	....	76 00	....	....
Fort-William	Algoma	2,995 82	2,490	36,209 03	329 97	4,365 76	95 20	37 83	750 00	....	120 00
Fort-William, Ouest	do	156 21	127	1,069 84	9 36	1,260 44	3 72	2 37	125 00	....	....
Frankford	Hastings	677 25	697	10,598 63	72 17	1,448 86	27 34	10 39	260 00	....	....
Freel'on	Wentworth	2 1 36	208	2,905 33	20 13	1,121 75	7 83	....	100 00	6 00	....
Freeman	Halton	322 38	202	2,618 39	21 04	840 16	7 04	....	160 00	....	....

French River	Muskoka et P.-Sound	324 93	247	5,465 18	36 64	188 74	13 69		80 00		
Fullarton	Perth	227 93	128	2,442 85	14 83	492 85	6 13		102 00		
Galt	Waterloo	12,816 20	4,400	35,441 64	314 93	48,949 10	99 06	141 79	2,900 00	60 00	
Gananoque	Leeds	5,126 83	2,291	19,828 44	160 56	9,008 35	54 45	38 28	1,420 00	16 00	
Georgetown	Halton	2,764 66	1,585	15,307 55	126 16	8,403 18	40 62	32 01	800 00	108 00	120 00
Glammis	Bruce	332 54	296	2,133 31	17 23	965 60	5 65		156 00		
Glenallan	Wellington	425 66	345	7,032 17	48 49	1,138 29	18 20	1 24	166 00	2 00	
Glen Buell	Leeds	176 74	70	1,078 61	7 93	15 72	2 69		66 00		
Glencoe	Middlesex	2,569 96	1,673	16,797 81	132 66	6,897 45	43 41	22 24	740 00	12 00	120 00
Glen Robertson	Glengarry	425 80	48	385 03	2 52	107 70	0 97		172 00	108 00	
Goderich	Huron	5,959 60	3,163	30,318 22	242 18	20,859 12	88 48	75 31	1,650 00	160 00	
§Gooderham	Peterboro'	331 94	146	3,467 72	21 79	175 09	8 69	0 61	76 00	6 00	
**Goodwood	Ontario	321 29	245	7,786 92	43 66	216 99	12 62		164 00		
Gore Bay	Algoma	994 85	1,267	28,694 77	181 28	5,766 55	73 09	2 51	380 00	44 00	40 00
Gorrie	Huron	1,019 05	711	7,942 60	52 77	1,926 49	20 73	11 38	336 00		40 00
Grafton	Northumberland	773 36	442	5,985 81	40 16	2,628 55	16 85	0 64	280 00	30 00	
Grand Valley	Wellington	1,400 30	1,007	8,340 78	62 85	4,124 62	21 15	4 07	440 00	20 00	60 00
Granton	Middlesex	660 97	301	4,108 09	31 03	1,178 33	10 59	5 24	260 00	13 00	
Gravenhurst	Muskoka et P.-Sound	3,154 38	1,295	11,204 84	91 79	5,257 89	29 41	23 04	850 00	48 00	120 00
Greenwood	Ontario	222 22	223	2,679 12	19 32	967 45	6 88	0 06	108 00		
Grimsby	Lincoln	2,501 15	780	7,995 59	59 23	8,127 45	22 91	6 19	720 00	84 00	100 00
Guelph	Wellington	19,502 85	6,012	59,050 87	502 55	77,509 84	171 53	106 64	4,600 00	400 00	
Hagersville	Haldimand	1,578 83	927	8,829 19	67 58	4,862 67	23 96	50 99	508 00		70 00
Haliburton	Peterboro'	756 45	417	3,406 92	27 45	2,780 44	10 05	5 10	290 00	16 00	
Hamilton	Wentworth	81,421 35	12,710	133,891 54	1,317 27	367,475 06			‡		
†Hampton	Durham	323 89	318	5,062 16	34 31	890 31	12 90		120 00	6 00	
Hanover	Grey	2,199 48	1,270	13,349 19	103 63	9,181 20	35 10	25 83	620 00	40 00	100 00
Harriston	Wellington	3,384 80	2,004	17,085 11	130 39	10,650 63	44 93	24 59	960 00	60 00	140 00
Harrow	Essex	768 69	1,093	16,300 01	118 10	2,237 78	42 20	5 02	300 00		
Hastings	Northumberland	1,512 23	836	11,331 64	85 73	2,375 54	28 88	11 05	520 00	28 00	80 00
Havelock	Peterboro'	1,141 11	1,199	7,299 94	52 63	1,838 01	18 75	21 90	350 00	36 00	40 00
Hawkesbury	Prescott	1,592 99	678	7,748 67	63 12	2,719 06	20 92	18 16	460 00		60 00
Hawkesville	Waterloo	327 60	264	3,274 20	24 81	1,413 51	8 28		130 00		
Heathcote	Grey	303 08	349	4,255 18	30 00	1,236 46	11 52		116 00	16 00	
Hensall	Huron	1,028 11	681	9,530 94	69 07	2,175 91	24 32	18 96	368 00	20 00	40 00
Hepworth	Grey	554 15	519	7,266 04	50 49	3,066 76	18 99		248 00		
Hespeler	Waterloo	2,520 28	1,475	11,312 64	97 68	3,916 47	29 86	65 09	700 00		100 00
Highgate	Kent	802 72	387	3,111 60	24 72	1,289 08	7 97	2 18	320 00		
Highland Creek	York	191 02	118	1,844 51	14 01	813 10	4 75		72 00		
Hillsburg	Wellington	717 05	404	5,411 41	37 48	1,506 13	14 10		268 00	6 00	
Hillsdale	Simcoe	445 01	583	9,613 61	63 74	1,273 90	24 27	0 63	230 00	16 00	
Holland Landing	York	210 06	91	1,078 83	8 05	544 78	3 09		90 00		
Hollen	Wellington	325 98	81	958 41	6 60	269 33	2 53		92 00		
Holstein	Grey	457 76	298	3,613 72	25 62	1,097 88	9 05		200 00	60 00	
Horning's Mills	do	740 69	468	6,054 62	42 26	1,441 66	15 37		260 00	27 50	
Humberstone	Welland	984 09	297	2,665 05	21 57	915 48	7 03	2 16	364 00		40 00
Huntsville	Muskoka et P.-Sound	2,800 74	1,823	22,587 79	167 03	7,339 73	63 10	33 40	700 00	36 00	100 00
Ingersoll	Oxford	9,773 72	3,655	32,875 27	275 75	70,655 60	88 84	33 91	2,400 00	250 00	360 00

† *Bureau comptable du 1er janvier 1894.* * *Changé de Gerrard St. (Toronto) 1er janvier 1894.* ‡ *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.* § *Bureau comptable du 1er octobre 1893.* ** *Bureau non-comptable du 1er avril 1894.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Innerkip	Oxford	547 90	270	4,152 03	32 29	484 64	10 50		160 00		
International Bridge	Welland	851 12	765	8,149 84	61 50	1,253 01	20 85	18 31	364 00	36 00	40 00
Invermay	Bruce	292 42	121	2,152 45	15 65	484 48	5 43		140 00		
Inwood	Lambton	444 01	296	3,078 94	22 42	523 45	7 94		200 00		
Iona	Elgin	239 80	272	3,294 66	22 64	586 07	8 28		120 00		
Iroquois	Dundas	2,357 75	917	8,458 52	65 31	5,319 36	24 54	18 89	680 00	100 00	100 00
James St. (Hamilton)	Wentworth		1,198	12,333 67	129 21	367 16	31 28	22 59	300 00		
Jarvis	Haldimand	1,265 77	695	6,653 76	49 27	2,623 57	18 95	0 65	420 00	16 00	40 00
Jordan	Lincoln et Niagara	232 39	210	3,002 39	25 83	1,315 99	7 91		88 00	0 50	
Keene	Peterboro'	401 74	355	5,044 17	34 52	960 30	13 09	8 07	160 00		
Keewatin	Algoma	1,000 19	925	11,522 57	88 39	1,135 83	29 11		460 00		60 00
Kemptville	Leeds et Grenville	2,362 15	2,045	29,675 62	212 79	9,501 89	80 57	91 63	600 00	84 00	80 00
Kettleby	York	268 43	184	3,792 06	24 16	661 86	9 78	8 72	104 00		
Kimberley	Grey	200 42	169	2,484 95	15 30	651 97	6 21		80 00		
Kincardine	Bruce	3,903 87	1,901	17,417 38	141 60	20,198 66	51 09	43 77	1,160 00	100 00	200 00
King	York	529 21	211	3,055 09	21 14	1,584 51	8 24	3 85	216 00	72 00	
Kingston	Frontenac	24,249 69	6,410	54,603 99	500 58	123,759 71			‡		
Kingsville	Essex	1,645 75	1,127	10,330 67	87 58	4,791 31	28 17	18 05	540 00	30 00	80 00
Kinmount	Victoria	796 76	428	4,171 21	31 16	2,842 18	11 71	3 99	330 00	4 00	40 00
Kippen	Huron	334 85	182	2,151 66	16 74	866 60	5 98	10 82	128 00	28 00	
Kirkfield	Victoria	540 15	184	3,662 30	23 77	1,654 71	10 22	6 66	216 00	2 00	
Kirkton	Perth	347 72	182	2,011 23	16 17	387 09	5 20		160 00		
Kleinburg	York	238 26	176	4,846 47	29 27	594 37	12 52	5 57	96 00		
Klock's Mills	Nipissingue	437 42	130	1,594 44	12 59	79 64	3 98		180 00		
Komoka	Middlesex	262 09	99	1,401 03	9 40	836 31	3 69		116 00		
Lakefield	Peterboro'	1,748 06	958	10,245 56	77 42	4,029 88	27 62	10 47	560 00	28 00	80 00
Lakeport	Northumberland	234 87	109	749 01	6 00	316 74	1 88		116 00		
L'Amable	Hastings	246 88	170	2,007 34	13 72	194 70	5 02		100 00	30 00	
Lambton Mills	York	403 56	147	2,000 05	17 01	880 57	6 20	7 97	176 00		
Lanark	Lanark	1,242 73	1,100	16,408 63	115 71	2,777 92	41 78	46 94	448 00	48 00	60 00
Lancaster	Glengarry	1,620 60	1,178	26,541 10	166 23	2,671 81	68 58	21 13	500 00	160 00	60 00
Lansdowne	Leeds	786 28	269	2,873 67	22 22	1,010 94	7 82	11 28	320 00	24 00	
Leamington	Essex	2,409 98	1,784	15,503 60	127 89	8,455 94	42 35	16 24	740 00	100 00	120 00
Le Breton Flats	Carleton	2,846 40	290	4,159 84	36 08	15 00	10 39		400 00		80 00
Lefroy	Simcoe	380 86	228	1,701 60	13 08	1,539 37	4 40		124 00		
Lindsay	Victoria	9,012 12	3,061	26,588 12	218 82	28,544 63	75 04	48 13	2,400 00	200 00	

Listowel	Perth	4,110 16	2,837	22,631 47	191 73	12,850 81	59 74	10 16	1,200 00	75 00	180 00
Little Britain	Victoria	658 78	382	6,555 52	44 85	1,366 29	17 40	3 69	300 00	10 00	
Little Current	Algoma	1,053 59	1,178	27,791 82	174 30	3,317 57	70 17	13 91	440 00	16 00	40 00
Lloydtown	York	217 90	155	2,461 92	16 45	678 93	6 57		100 00		
London	Middlesex	58,910 56	9,307	96,358 54	892 94	386,056 13			‡		
London, Est	do	3,176 02	2,019	19,217 20	175 40	3,429 67	51 13	39 27	600 00		100 00
London, Ouest	do	624 00	71	486 25	5 44	1,009 49	3 00		120 00		
L'Original	Prescott	928 71	591	10,490 86	73 90	3,155 27	26 87	16 18	360 00	48 00	40 00
Loring	Muskoka et P. Sound	208 86	158	3,056 55	19 60	742 27	8 14		64 00		
Lucan	Middlesex	1,568 65	456	4,208 90	37 23	3,845 35	12 96	5 25	500 00	110 00	80 00
Lucknow	Bruce	2,474 73	1,709	17,018 14	132 13	7,997 10	47 78	17 98	840 00	90 00	120 00
Lyn	Leeds	670 03	493	4,241 68	35 17	2,468 75	11 21	22 38	280 00		
Lynden	Wentworth	458 88	172	2,202 36	15 78	644 64	5 64		190 00		
†Lyndhurst	Leeds	464 93	53	906 07	5 88	94 33	2 26		160 00		
Lyndoch	Norfolk	396 01	444	5,793 02	41 31	826 68	15 32		168 00	32 00	
McKellar	Muskoka et P. Sound	252 08	376	6,713 99	42 80	617 62	16 78		120 00	4 00	
Madoc	Hastings	2,324 90	1,457	12,883 11	104 51	8,417 61	34 43	6 42	700 00	80 00	100 00
Magnetawan	Muskoka et P. Sound	515 47	341	4,245 22	31 88	2,014 96	11 81	5 49	196 00	24 00	
Manilla	Victoria	388 58	261	2,781 22	19 87	1,130 61	7 16		172 00		
Manitowaning	Algoma	714 99	919	21,213 40	132 67	8,074 62	54 15	3 13	300 00	48 00	
Manotick	Carleton	583 75	477	12,925 60	77 42	1,213 21	32 62	23 05	240 00		
Maple	York	487 81	150	3,267 59	23 23	1,186 73	8 26	6 99	176 00	32 00	
Markdale	Grey	1,817 59	1,444	12,761 89	98 25	6,105 76	33 62	16 49	550 00	20 00	80 00
Markham	York	1,953 99	659	6,401 79	54 68	7,760 60	17 36	5 08	600 00	66 00	80 00
Marlbank	Hastings	223 74	301	2,816 30	20 70	338 28	7 05		110 00	2 00	
Marmora	do	1,217 54	905	10,573 52	79 09	1,758 50	27 18	3 39	380 00	12 00	40 00
Marshville	Welland	351 91	138	1,471 53	10 76	747 50	4 47		108 00		
Martintown	Glengarry	828 50	134	1,316 14	10 31	1,431 77	3 91		270 00		
Massey, Station	Algoma	795 34	201	3,522 83	24 72	1,242 94	9 01	0 11	300 00		
Mattawa	Nipissing	2,572 35	1,665	31,056 45	204 57	3,019 55	78 87	35 00	800 00	80 00	120 00
Maxville	Glengarry	1,100 31	520	5,832 37	44 38	2,713 34	15 69	30 57	400 00	120 00	40 00
Maxwell	Grey	297 54	442	7,333 02	49 39	872 36	18 57		112 00		
Maynooth	Hastings	419 44	219	3,021 30	19 71	667 47	7 55	3 52	172 00	6 00	
Meadowvale	Peel	221 95	174	2,083 13	14 60	2,174 07	5 11		90 00		
Meaford	Grey	3,199 94	3,037	25,076 28	198 98	19,286 64	67 33	37 51	900 00	60 00	140 00
Melbourne	Middlesex	494 32	404	4,849 10	37 06	1,218 43	12 56	0 92	210 00	24 00	
Merrickville	Leeds et Grenville	1,695 97	1,467	15,906 21	125 39	6,574 49	41 25	24 05	535 00	74 84	80 00
Merritton	Lincoln et Niagara	1,245 39	664	7,809 99	68 84	2,712 69	20 41	7 92	410 00		40 00
Metcalfe	Russell	608 72	345	8,373 77	55 39	2,238 40	21 13	21 31	260 00		
Middleville	Lanark	243 35	193	2,144 71	15 13	313 14	5 37	24 11	86 00	2 00	
Midland	Simcoe	2,111 17	1,212	12,493 27	91 56	9,180 31	34 61	22 74	685 00	30 00	100 00
Mildmay	Bruce	1,080 74	830	7,249 50	56 33	3,170 82	19 51	8 63	376 00	12 00	40 00
Millbank	Perth	378 64	416	6,902 98	47 22	1,954 34	18 12	1 39	160 00		
Millbrook	Durham	1,974 39	665	4,934 86	39 47	4,580 88	15 85	21 00	600 00	110 00	80 00
Mille Roches	Stormont	923 01	402	7,226 56	55 70	5,253 81	18 33	7 51	300 00		
Milton, Ouest	Halton	2,636 44	1,726	16,935 50	129 47	9,661 35	44 80	25 41	750 00	48 00	100 00
Milverton	Perth	856 71	429	5,306 93	38 32	2,094 50	14 75	14 56	370 00		40 00
Minden	Peterboro'	846 72	619	8,222 35	60 01	3,422 37	22 45	16 32	320 00	16 00	40 00
Mitchell	Perth	3,770 04	1,799	20,904 68	160 01	9,161 80	57 50	63 47	980 00	100 00	140 00

† *Bureau comptab'e depuis le 1er janvier 1894.* ‡ *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'épargne.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Mohawk	Brant	295 08	231	1,603 10	14 69	726 27	4 35		152 00		
Mono Mills	Peel	237 60	132	1,252 31	10 60	564 73	3 18		96 00		
Moore	Lambton	347 54	191	1,787 02	14 52	1,243 88	6 09	0 28	136 00		
Moorefield	Wellington	603 91	844	8,733 55	57 05	1,447 65	22 15	3 03	250 00	20 00	
Morpeth	Kent	435 35	370	3,885 87	29 91	997 89	10 21	0 36	190 00		
Morrisburg	Dundas	3,969 88	2,250	22,527 14	187 69	7,231 95	58 98	30 59	1,140 00	200 00	180 00
Morriston	Wellington	336 93	368	6,011 67	39 44	1,188 59	15 18		140 00		
Mountain	Dundas	336 68	106	1,658 14	13 74	143 96	4 21		110 00		
Mount Albert	York	668 52	493	7,311 24	50 17	2,021 14	18 54	11 38	250 00		
Mount Brydges	Middlesex	549 03	479	5,514 43	44 29	1,585 39	14 89	0 99	220 00	6 00	
Mount Elgin	Oxford	341 85	353	3,472 10	27 99	583 96	8 76		128 00		
Mount Forest	Wellington	4,270 68	2,893	28,913 80	223 95	17,383 69	82 16	23 76	1,140 00	48 00	180 00
Napanee	Lennox	5,985 14	3,111	27,754 26	230 86	19,902 52	76 38	96 89	1,690 00	160 00	
Napier	Middlesex	201 59	142	1,256 14	8 82	939 49	3 25		92 00	4 00	
Nassagaweya	Halton	220 81	369	5,006 79	33 51	802 10	12 59	4 60	84 00	8 00	
Nepigon	Algoma	298 33	211	3,672 04	26 99	171 81	9 18		92 00		
Neustadt	Grey	755 80	394	5,784 95	48 33	1,802 80	14 77	6 27	320 00	6 00	40 00
Newboro'	Leeds	856 09	476	7,049 73	53 14	2,028 69	18 66	34 30	348 00	64 00	40 00
Newburgh	Addington	678 71	586	7,713 65	54 13	2,051 52	19 59	20 04	276 00	12 00	
Newbury	Middlesex	688 40	536	5,513 30	41 44	1,455 99	14 19	19 11	280 00	2 00	
Newcastle	Durham	1,152 63	988	12,825 82	87 80	2,522 70	33 38	2 39	460 00	108 00	60 00
New-Dundee	Waterloo	733 35	326	3,890 67	30 29	1,089 70	10 12	2 14	300 00		
New-Edinburgh	Russell	337 26	124	2,516 10	18 57	728 42	7 27	1 16	176 00		
New-Germany	Waterloo	133 34	174	2,297 76	18 58	1,320 51	5 77		52 00		
New-Hamburg	do	1,904 34	525	5,483 72	46 44	4,835 78	15 24	11 77	620 00	24 00	80 00
Newmarket	York	3,685 13	1,836	15,569 46	128 50	11,025 78	42 74	43 23	1,040 00	132 00	160 00
Niagara	Lincoln et Niagara	1,889 01	1,116	12,168 11	98 62	7,112 55	35 24	20 78	680 00	90 00	100 00
Niagara-Falls	Welland	5,778 24	1,686	16,562 17	139 62	10,563 56	46 48	80 96	1,260 00	360 00	
Niagara-Falls, Sud	do	1,412 04	1,177	14,588 79	111 44	2,798 40	37 88	21 38	565 00		80 00
Nobleton	York	251 11	168	2,516 42	17 65	1,425 95	6 37	12 10	100 00	4 00	
Norland	Victoria	272 20	29	343 54	2 30	470 69	0 95		120 00		
Norman	Algoma	1,042 66	366	7,605 33	54 05	704 26	19 24	2 31	360 00		40 00
North-Augusta	Grenville	511 78	540	10,320 87	66 94	1,628 75	27 46	20 40	190 00		
North-Bay	Nipissing	3,872 02	1,464	21,228 72	166 17	8,001 42	54 96	61 75	1,100 00	50 00	180 00
North-Gower	Carleton	616 18	266	6,050 24	42 29	1,588 58	15 77	28 73	240 00	14 00	
Northport	Prince-Edward	208 08	268	4,718 85	31 27	414 04	11 89	0 62	110 00		
Norval	Halton	381 63	219	2,331 28	18 31	1,432 82	6 80		156 00		

Norwich	Oxford	2,402 15	1,914	18,041 13	148 16	6,686 37	48 65	19 29	770 00		120 00
Norwood	Peterboro'	2,308 31	1,070	10,739 05	84 07	6,519 40	28 39	27 48	690 00	28 00	100 00
Oakland	Brant	128 52	81	1,617 36	10 60	599 71	4 16		71 00	24 00	
Oakville	Halton	2,998 37	1,187	13,554 68	107 26	8,111 07	38 40	33 18	800 00	16 00	120 00
Oakwood	Victoria	540 96	350	5,196 60	35 21	1,107 16	13 02		210 00		
Odessa	Lennox	482 52	624	9,511 89	63 63	3,067 18	25 42	15 03	200 00	72 00	
Oil Springs	Lambton	1,224 35	735	9,045 82	66 43	2,541 43	23 60	6 40	450 00		60 00
Omemee	Victoria	1,305 88	725	8,955 17	61 67	2,190 32	23 24	17 77	420 00	8 00	80 00
Orangeville	Wellington	5,077 32	1,718	18,230 13	136 73	16,945 29	48 74	25 83	1,380 00	72 00	
Orillia	Simcoe	9,155 55	3,093	29,296 62	239 92	31,251 44	83 41	62 02	2,250 00	100 00	254 99
Orono	Durham	1,012 21	791	8,431 96	62 14	3,019 92	23 29	25 62	370 00		40 00
Orwell	Elgin	113 00	72	781 71	6 24	101 55	2 01		50 00	6 00	
Osceola	Renfrew	313 84	96	2,344 09	14 52	1,038 37	6 02	3 34	148 00	8 00	
Oshawa	Ontario	6,159 51	2,176	17,426 56	154 03	30,473 17	49 48	42 94	1,600 00	52 00	240 00
Ottawa	Carleton	60,180 15	17,049	213,862 03	1,911 20	200,671 07			‡		
Otterville	Oxford	999 48	352	2,863 94	23 53	2,182 06	8 13	1 53	360 00		40 00
Owen-Sound	Grey	10,342 86	5,639	53,538 90	431 91	55,765 86	151 29	72 23	2,550 00	265 00	360 00
Paisley	Bruce	2,557 56	1,341	11,210 35	87 96	11,153 06	31 12	19 99	840 00	44 00	130 00
Pakenham	Lanark	1,050 42	796	9,950 04	72 34	2,210 07	25 44	9 47	430 00	30 67	40 00
Palermo	Halton	214 27	272	3,335 65	25 98	792 50	8 71	1 14	96 00		
Palmerston	Wellington	2,272 54	1,790	13,884 64	112 41	5,815 92	36 17	22 23	680 00	25 00	100 00
Paris	Brant	4,334 42	1,960	15,811 42	134 09	10,365 53	45 77	36 96	1,180 00		180 00
Paris, Station	do	1,027 97	332	2,905 63	23 30	507 26	7 44	1 80	400 00	50 00	40 00
Parkdale	York	7,392 24	1,946	19,418 47	185 87	15,625 83	55 09	62 61	1,200 00		200 00
Park Hill	Middlesex	2,883 04	1,694	13,784 92	112 72	8,810 34	38 08	10 04	850 00	140 00	120 00
Parliament St (Toronto)	York		1,211	10,967 31	118 67	8,416 69	30 96	18 67	375 00		
Parry-Sound	Muskoka et P. Sound	1,957 00	2,141	31,223 57	219 74	7,537 28	81 43	9 63	570 00	100 00	80 00
Pearl Street (Hamilton)	Wentworth		300	3,065 07	29 13	133 64	7 66	1 06	240 00		
Pelée, Ile	Essex	268 77	483	7,250 54	52 38	3,386 00	19 08		108 00		
Pembroke	Renfrew	6,520 84	3,258	35,138 34	282 77	20,323 07	92 34	124 46	1,780 00	126 00	
Penetanguishene	Simcoe	2,368 80	1,490	13,665 70	106 98	9,035 76	37 02	27 70	710 00	24 00	100 00
Perth	Lanark	5,149 31	2,299	21,710 29	179 59	15,936 76	58 95	59 36	1,440 00	300 00	220 00
Peterborough	Peterborough	16,861 49	6,023	54,032 08	479 55	60,871 28	161 25	108 73	3,800 00	420 00	
Peter Street (Toronto)	York		2,228	23,080 88	244 59	9,101 28	59 73	97 21	600 00		
Petrolea	Lambton	6,538 29	2,936	27,894 61	237 79	13,939 28	81 69	61 09	1,760 00	16 00	333 32
Phelpston	Simcoe	305 11	266	2,469 86	17 03	656 43	6 18	0 37	120 00	18 00	
Pickering	Ontario	844 54	402	4,218 55	32 13	2,805 46	11 15	5 64	332 00		40 00
Picton	Prince-Edouard	6,105 70	2,445	19,591 80	168 80	17,132 36	57 68	16 00	1,500 00	300 00	240 00
Plantagenet	Prescott	825 17	286	10,424 41	65 70	2,231 87	28 96	28 34	280 00	48 00	
Plattsville	Oxford	1,109 14	674	6,559 68	51 24	2,028 57	16 88	51 37	420 00		60 00
Plevna	Frontenac	216 16	111	1,448 07	11 12	613 66	4 42	0 06	80 00		
Point-Edward	Lambton	889 05	344	2,710 80	27 99	1,392 60	8 39		410 00		40 00
Pontypool	Durham	836 69	90	1,574 75	10 87	862 83	4 05		300 00	54 00	
Port-Arthur	Algoma	4,183 84	2,807	36,099 91	320 77	11,179 14	94 95	31 41	1,500 00		66 64
Port-Burwell	Elgin	417 18	536	10,653 33	69 17	1,726 20	27 69	10 62	260 00	30 00	
Port-Carling	Muskoka et P. Sound	408 34	307	3,695 67	26 00	2,274 99	9 91		168 00	25 00	
Port-Colborne	Welland	1,923 41	672	6,256 78	53 21	4,787 71	17 95	24 26	590 00	20 00	
Port-Credit	Peel	634 53	89	1,045 27	8 41	548 21	2 62		200 00		
Port-Dalhousie	Lincoln et Niagara	756 43	380	4,983 72	38 05	2,012 57	14 29	9 61	270 00		

‡ *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'épargne.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Port-Dover	Norfolk	1,753 60	1,489	15,064 44	117 12	4,720 15	41 05	30 67	540 00	10 00	80 00
Port-Elgin	Bruce	2,327 25	1,654	13,136 90	105 44	8,216 42	35 33	8 80	760 00	32 00	100 00
Port Hope	Durham	7,552 04	3,153	26,124 49	230 02	30,609 64	77 04	32 72	2,080 00	200 00	....
Portland	Leeds	358 18	122	1,159 30	8 80	1,364 60	2 98	....	140 00	....	....
Port-Perry	Ontario	2,578 47	1,271	11,751 70	97 82	11,162 66	32 99	19 93	800 00	16 00	120 00
Port-Robinson	Welland	373 00	89	1,074 94	8 89	1,181 75	2 82	0 39	200 00	....	....
Port-Rowan	Norfolk	1,235 59	760	8,358 97	67 81	3,644 35	24 00	16 58	490 00	80 00	60 00
Port-Ryerse	do	79 04	119	1,191 87	9 04	140 45	3 03	....	40 00	....	....
Port-Stanley	Elgin	798 73	392	3,456 62	25 71	1,550 03	9 60	9 42	320 00	40 00	....
Port-Sydney	Muskoka et P. Sound	375 18	417	4,749 21	33 64	3,505 36	14 45	5 67	110 00	4 00	....
Pottersburg	Middlesex	243 56	159	1,492 93	15 07	72 86	3 73	1 01	112 00	....	....
Powassan	Muskoka et P. Sound	758 17	644	7,939 44	55 75	1,158 56	20 23	....	250 00	12 00	....
Prescott	Grenville	4,869 83	2,458	22,829 57	200 47	14,808 68	63 74	155 70	1,440 00	460 00	....
Preston	Waterloo	2,579 17	918	7,834 84	72 32	9,046 09	21 53	39 81	680 00	8 00	100 00
Priceville	Grey	619 51	322	4,322 59	29 40	1,746 74	11 90	3 42	220 00	6 00	....
Princeton	Oxford	702 41	347	4,277 86	31 07	2,075 96	12 45	2 38	270 00	....	....
Puslinch	Wellington	191 04	259	3,424 17	22 61	1,308 58	8 75	....	80 00	16 00	....
Queen St. E. (Toronto)	York	....	1,580	13,344 14	147 28	6,228 20	36 48	62 26	300 00	....	....
Queensville	do	338 65	207	1,971 41	15 92	435 12	4 99	....	140 00	....	....
Ratho	Oxford	78 99	89	1,042 33	8 00	220 40	2 86	....	50 00	....	....
Rat-Portage	Algoma	4,383 31	2,298	31,931 44	278 17	7,706 27	84 28	47 42	1,100 00	24 00	160 00
Renfrew	Renfrew	4,426 63	1,670	19,904 01	153 64	10,723 94	54 44	110 24	1,200 00	68 00	160 00
Riceville	Prescott	231 64	330	8,776 02	55 42	1,578 75	22 38	5 07	136 00	12 00	....
Richmond-Ouest	Carleton	484 92	486	9,549 26	64 03	1,364 18	24 54	17 07	200 00	....	....
Richmond Hill	York	889 59	472	9,474 34	64 31	4,679 48	26 20	21 65	360 00	....	40 00
Ridgetown	Kent	3,641 27	1,899	15,050 57	119 94	10,257 21	40 91	7 77	1,000 00	....	160 00
Ridgeway	Welland	896 00	470	5,267 79	40 98	1,614 15	14 16	43 18	332 00	4 00	40 00
Ripley	Bruce	1,150 85	507	4,779 76	38 20	2,079 28	13 46	....	420 00	10 00	40 00
Riversdale	do	192 21	120	1,942 51	13 97	781 50	5 31	....	66 00	2 00	....
Riverside	York	....	933	8,008 88	98 14	6,409 14	24 07	30 16	600 00	....	....
Rockingham	Renfrew	189 87	121	2,871 50	19 17	596 24	8 04	6 77	84 00	40 00	....
Rockton	Wentworth	201 87	152	2,877 07	19 30	321 90	7 19	....	86 00	20 00	....
Rockwood	Wellington	717 86	605	6,466 32	45 58	2,352 85	16 90	8 78	260 00	....	....
Rodney	Elgin	1,338 43	1,108	11,395 40	82 77	3,562 25	30 21	19 39	450 00	10 00	60 00
Rosemont	Simcoe	466 82	148	2,367 60	15 59	707 06	5 95	4 05	164 00	43 08	....
Roseneath	Northumberland	370 16	242	3,908 75	25 69	294 95	9 81	....	124 00	....	....
Rosseau	Muskoka et P. Sound	651 68	458	6,852 44	46 36	2,631 27	17 59	8 97	200 00	80 00	....

Rothsay	Wellington	281 99	228	1,970 81	14 70	358 10	5 09		120 00	4 00	
RusholmeRd.(Toronto)	York		413	3,101 49	34 83	2,218 29	8 39	7 91	300 00		
Russell	Russell	512 43	276	7,155 04	45 28	1,827 37	18 76	14 82	250 00	6 00	
Ruthven	Essex	283 09	700	7,302 55	56 25	879 50	18 71	0 25	128 00	12 00	
St. Ann's	Lincoln et Niagara	102 07	126	1,741 74	12 24	377 07	4 42		50 00		
Sainte-Catherine	do	15,222 45	4,081	36,466 74	320 19	57,520 10	109 55	138 07	3,500 00	60 00	
St. George, Brant	Brant	1,384 08	502	4,416 26	34 07	3,785 51	11 95	8 06	420 00		40 00
St. Jacob's	Waterloo	442 69	246	2,105 80	18 43	743 37	6 05	7 07	200 00	20 00	
St.Joseph St. (Toronto)	York		1,271	12,009 48	135 87	845 36	30 20	21 36	400 00		
St. Mary's	Perth	5,451 20	2,525	22,279 06	181 45	14,286 81	61 30	36 60	1,500 00	66 00	220 00
St. Thomas, Ouest	Elgin	21,788 83	4,866	43,754 42	378 03	188,109 29			4,385 00		
St. Williams	Norfolk	328 91	364	4,394 03	31 37	821 83	11 85		120 00		
Sandwich	Essex	694 18	317	3,350 17	30 68	5,704 91	12 28	0 76	300 00		40 00
Sarnia	Lambton	9,573 97	3,339	30,104 35	263 05	36,888 03	89 04	68 39	2,400 00	200 00	360 00
Sault-Ste-Marie	Algoma	4,576 32	3,154	47,566 01	395 50	13,925 30	126 99	59 98	1,080 00	6 00	160 00
Scarboro'	York	98 89	84	952 88	6 93	278 75	2 64	1 95	48 00		
Schomberg	do	720 68	124	2,065 61	15 25	819 95	5 30	32 80	288 00		
Schreiber	Algoma	965 79	762	13,715 98	101 73	981 23	34 62	43 03	340 00		40 00
Scotland	Brant	267 65	314	5,274 44	36 92	1,451 71	15 40	0 36	108 00		
Seaforth	Huron	4,982 36	2,330	22,169 88	171 55	15,879 52	61 72	90 71	1,360 00	160 00	200 00
Seeley's Bay	Leeds	407 74	254	4,065 31	29 35	1,011 49	10 42		170 00	30 00	
Selkirk	Haldimand	455 01	513	10,120 63	68 56	1,760 50	26 22		190 00	4 00	
Severn Bridge	Muskoka et P. Sound	611 98	202	2,388 73	17 44	799 54	6 57		180 00	4 00	
Shakespeare	Perth	640 71	270	3,404 98	25 99	1,760 83	9 30	5 77	276 00		
Shannonville	Hastings	464 77	342	5,181 42	35 94	711 07	13 62	0 86	200 00	24 00	
Sharon	York	194 44	63	662 19	5 15	210 22	1 88		80 00		
Shelburne	Grey	2,369 91	1,849	19,006 42	135 81	8,097 43	48 66	81 84	716 00	6 00	120 00
Simcoe	Norfolk	5,700 28	2,005	17,326 83	153 90	16,888 02	49 62	16 26	1,560 00	200 00	240 00
Singhampton	Simcoe	368 19	242	3,959 88	26 85	798 76	10 32		140 00		
Smith's Falls	Lanark	7,424 98	2,245	24,657 38	207 50	32,745 04	64 59	62 65	1,840 00	60 00	240 00
Smithville	Lincoln et Niagara	970 12	1,667	26,280 67	173 04	3,853 98	66 63	53 65	360 00	16 00	40 00
Sombra	Lambton	315 94	409	5,779 41	43 52	1,307 65	15 50		144 00	20 00	
Southampton	Bruce	1,376 99	792	10,379 50	77 82	4,501 33	28 51	9 26	500 00	80 00	60 00
South Casselman	Russell	554 53	320	6,922 48	45 31	636 71	17 64		196 00		
South Indian	do	346 73	232	4,129 81	28 51	983 99	11 00		144 00	6 00	
South River	Muskoka et P. Sound	542 37	341	3,208 21	25 84	744 22	8 15	3 52	200 00	4 00	
South Woodslee	Essex	393 17	600	15,229 41	94 26	341 18	38 10		190 00		
Spadina Ave. (Toronto)	York		3,144	29,492 85	308 19	26,769 71	83 73	88 49	600 00		250 00
Sparta	Elgin	319 42	363	5,706 15	38 57	629 28	14 62		156 00		
Spencerville	Grenville	532 72	479	7,413 51	50 78	1,312 75	19 90	57 48	200 00	20 00	
Springbrook	Hastings	369 08	457	7,381 04	48 00	440 60	18 54		132 00		
Springfield	Elgin	558 41	700	6,639 05	50 76	1,989 96	17 02	4 61	250 00		
Springfi'ld on the Credit	Peel	298 61	66	865 82	6 85	753 66	2 65		108 00		
Springford	Oxford	305 65	135	1,322 90	11 08	485 81	3 55		116 00		
†Sprucedale	Muskoka et P. Sound	366 55	269	2,927 41	19 87	298 48	7 45		100 00	7 00	
Staples	Essex	316 92	217	2,645 93	18 35	367 98	6 98		124 00		
Stayner	Simcoe	1,905 81	1,075	11,013 41	79 26	8,181 86	31 20	16 80	620 00	10 00	80 00
Stella	Lennox	286 13	209	3,609 63	23 52	1,758 92	11 69	0 55	112 00		
Steven St. (Hamilton)	Wentworth		361	3,089 34	33 75	9 00	7 73	3 73	240 00		

†Bureau comptable depuis le 1er octobre 1893.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en poste.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Stevensville	Welland	343 56	364	3,918 87	28 80	648 41	10 05	13 48	124 00	6 00	
Stirling	Hastings	1,234 06	1,113	13,034 55	93 87	3,380 04	33 45	15 68	428 00	45 50	60 00
Stirton	Wellington	116 50	69	632 26	4 66	140 65	1 57		46 00		
Stony Creek	Wentworth	303 77	210	3,480 52	26 39	1,044 04	9 32		104 00	24 00	
Stouffville	York	1,874 95	1,045	8,952 67	72 28	7,320 53	24 04	11 22	580 00	100 00	80 00
Strabane	Wentworth	121 84	120	2,145 83	12 85	492 26	5 46		60 00		
Strachan Ave. (Toronto)	York		657	6,216 02	61 15	1,664 09	16 38	8 20	375 00		
Stratford	Perth	12,118 44	5,192	43,895 80	392 92	41,523 92	124 20	91 07	3,000 00	166 00	
Strathroy	Middlesex	4,882 47	2,492	20,184 40	168 29	17,642 86	57 17	20 19	1,480 00	72 00	
Streetsville	Peel	851 26	654	9,256 00	63 76	3,200 68	23 96	35 38	336 00		40 00
Sturgeon Falls	Nipissing	1,186 47	298	3,557 48	24 12	2,391 87	10 41	6 18	320 00		40 00
Sudbury	Algoma	4,571 65	2,843	48,514 29	414 73	8,172 24	124 16	78 93	1,100 00	20 00	160 00
Sunderland	Ontario	863 70	153	1,242 09	10 18	1,625 57	3 66		320 00	16 00	40 00
Sundridge	Muskoka et P. Sound	967 74	1,331	14,503 66	103 76	3,064 18	36 48	21 65	372 00	8 00	40 00
Sutton, Ouest	York	1,042 96	559	7,125 02	50 67	3,309 94	18 85	6 88	390 00	33 00	40 00
Sydenham	Addington	580 76	490	10,997 27	74 61	1,567 52	28 00	19 77	220 00		
Tamworth	do	1,127 40	591	7,867 17	56 30	2,016 80	20 94	10 24	400 00	8 00	40 00
Tara	Bruce	1,559 37	1,166	9,137 72	72 87	3,304 71	23 77		512 00	20 00	60 00
Tavistock	Oxford	1,295 00	681	7,042 46	56 68	2,736 59	18 08	14 70	420 00		60 00
Teeswater	Bruce	1,684 96	1,382	14,890 37	109 71	4,850 12	39 43	16 62	540 00		60 00
Thamesford	Oxford	584 61	418	4,108 69	32 74	1,042 85	10 91		236 00	48 00	
Thamesville	Kent	1,577 68	1,043	14,824 42	105 46	4,207 31	38 78	37 94	540 00	50 00	80 00
Thedford	Lambton	925 53	752	6,833 75	57 44	4,229 32	19 27	8 40	390 00	50 00	40 00
Thessalon	Algoma	1,476 12	412	9,292 80	62 30	2,063 54	23 73	0 32	420 00	8 00	60 00
Thomasburg	Hastings	209 44	229	4,360 17	28 20	90 66	10 98		84 00	2 00	
Thornbury	Grey	1,275 70	1,208	13,112 68	92 93	4,850 67	34 93	24 51	440 00		60 00
Thorndale	Middlesex	428 52	249	3,951 39	27 07	1,205 30	10 01		164 00	12 00	
Thornhill	York	1,536 16	163	3,727 95	25 48	2,154 25	10 30	11 22	500 00	42 00	60 00
Thornton	Simcoe	398 49	71	579 49	4 68	553 42	1 75		164 00	4 00	
Thorold	Welland	2,556 88	1,163	9,788 95	90 22	8,779 94	31 38	18 01	820 00		120 00
Tilbury-Centre	Essex	1,804 33	1,003	9,825 01	71 22	3,106 01	25 79	2 49	520 00	36 00	60 00
Tilsonburg	Oxford	4,458 92	2,082	19,193 95	147 96	14,068 00	51 27	11 38	1,160 00	200 00	180 00
Tiverton	Bruce	884 21	583	5,138 26	41 67	3,702 73	15 24	16 60	348 00	8 00	40 00
*Toledo	Leeds	421 84	126	3,044 70	21 34	354 88	7 61	0 70	150 00		
Toronto	York	412,380 47	35,246	287,117 26	2,837 85	2,210,012 33			+		
Toronto, Jonction	do	3,217 96	1,235	10,376 14	102 20	9,090 34	30 09	21 49	1,000 00		140 00

Tottenham	Simcoe	1,237 14	802	9,095 23	66 46	1,836 88	22 98	41 93	420 00	40 00	40 00
Trenton	Hastings	4,880 35	1,907	18,576 36	146 31	9,842 23	51 08	44 33	1,340 00	160 00	
Tullamore	Peel	97 45	21	451 60	2 61	387 02	1 29		40 00		
Tweed	Hastings	1,537 09	783	7,462 93	58 67	4,982 08	21 09		480 00	60 00	60 00
Uffington	Muskoka et P. Sound	233 53	67	1,294 34	10 36	425 96	3 50		100 00	14 00	
Underwood	Bruce	370 65	557	10,138 37	64 88	1,374 11	26 34		150 00		
Union	Elgin	323 04	117	1,535 52	11 59	519 77	4 00		124 00		
Unionville	York	616 43	146	1,647 25	13 64	1,839 63	4 45	5 45	248 00	90 00	
Uxbridge	Ontario	3,400 62	1,751	19,247 44	141 37	12,658 11	50 86	17 64	1,000 00	66 00	160 00
Vankleek Hill	Prescott	2,062 10	717	10,618 42	80 62	7,780 48	32 75	75 19	600 00	40 00	80 00
Varna	Huron	366 20	152	1,960 53	14 46	766 71	5 08		150 00		
Victoria Harbour	Simcoe	610 67	301	4,071 25	29 99	703 64	10 52	4 61	200 00		
Vienna	Elgin	351 81	770	10,808 83	74 31	1,418 49	27 82	16 94	164 00		
Vittoria	Norfolk	446 34	690	6,612 41	49 44	1,236 26	16 96	5 95	200 00	16 00	
Wales	Stormont	678 73	84	2,086 18	13 89	988 04	5 54	0 62	200 00	150 00	
Walkerton	Bruce	5,271 07	2,046	17,194 54	138 93	17,194 06	47 08	43 96	1,420 00	100 00	
Walkerville	Essex	3,572 62	985	9,282 19	83 69	5,776 88	25 55	6 84	860 00		120 00
Wallaceburg	Kent	3,052 89	1,643	17,980 72	139 09	6,506 23	49 75	11 54	860 00	16 00	120 00
Wallacetown	Elgin	355 30	406	5,070 25	36 31	1,461 27	13 65		168 00	16 00	
Wardsville	Middlesex	681 88	541	10,283 30	65 01	2,944 47	26 87	19 52	260 00		
Warkworth	Northumberland	1,301 32	1,798	25,701 59	171 50	3,484 65	67 60	20 06	400 00		40 00
Warsaw	Peterboro'	394 04	229	4,436 68	27 80	555 93	11 36		136 00	4 00	
Warwick	Lambton	217 97	187	2,393 26	16 92	997 21	6 10		100 00		
Waterdown	Wentworth	649 46	444	5,617 34	41 54	2,931 46	14 57	10 07	280 00		
Waterford	Norfolk	1,765 43	1,004	11,376 50	81 97	3,171 54	30 07	8 80	600 00	100 00	80 00
Waterloo, Ouest	Waterloo	5,944 17	1,385	10,588 79	103 75	37,712 79	36 23	32 53	1,600 00	16 00	220 00
Watford	Lambton	2,418 64	2,098	23,652 51	173 12	9,060 76	61 59	131 90	770 00	40 00	120 00
Waubaushene	Simcoe	1,123 57	493	5,218 82	39 70	1,534 13	13 70	21 28	340 00		40 00
Waverley	do	218 40	223	2,281 43	16 26	117 71	5 70		90 00		
Webbwood	Algoma	1,237 20	477	6,640 01	48 98	839 02	16 83	5 60	280 00		
Welland	Welland	3,310 69	1,207	10,125 17	79 42	10,098 87	28 51	19 70	950 00	160 00	140 00
Welland, Port	Lincoln et Niagara	415 49	660	12,789 27	82 04	1,253 15	32 69	9 18	168 00		
Wellesley	Waterloo	619 15	596	7,140 59	54 88	1,447 83	18 57	17 94	280 00	4 00	
Wellington	Prince-Edward	807 93	623	7,969 80	57 02	1,699 90	20 88	1 27	320 00		40 00
West Lorne	Elgin	931 74	896	8,655 28	64 87	1,866 98	22 57	3 76	360 00	16 00	40 00
Westmeath	Renfrew	537 72	564	7,014 48	49 54	795 19	17 68		200 00		
Weston	York	1,084 45	564	7,078 25	56 66	2,792 58	18 81	29 18	360 00	24 00	40 00
Westport	Leeds	1,036 88	795	11,553 75	82 84	2,982 67	29 84	25 62	380 00	24 00	40 00
Whitby	Ontario	4,016 65	1,287	10,523 52	85 92	12,991 58	29 60	20 52	1,300 00	120 00	240 00
Whitevale	do	342 86	127	1,478 00	11 43	1,085 80	3 79		112 00		
Wiarton	Bruce	3,366 82	2,156	22,404 97	174 35	7,926 25	57 80	7 93	960 00	100 00	140 00
Wilkesport	Lambton	245 56	346	6,220 18	40 81	1,015 56	15 86		112 00		
Williamstown	Glengarry	643 22	134	2,838 95	19 99	1,466 80	8 43	9 61	260 00		
Winchester	Dundas	2,271 94	705	7,519 53	57 03	6,522 76	19 68	18 17	655 00	24 00	100 00
Windsor	Essex	14,913 72	3,944	38,509 01	316 85	54,672 04			†		
Wingham	Huron	4,285 74	2,381	19,129 42	153 03	15,320 87	50 25	43 96	1,180 00	60 00	180 00
Winona	Wentworth	785 77	144	1,749 55	14 03	6,383 66	5 06	1 50	400 00	36 00	40 00
Woodbridge	York	754 39	486	4,675 97	38 07	2,076 27	12 49	27 32	400 00	4 00	40 00
Woodham	Perth	276 35	136	1,295 53	10 56	143 89	3 31		90 00		

**Bureau comptable depuis le 1er janvier 1894.*   *†Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Fin.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-psste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Woodslee	Essex	168 18	200	3,904 54	26 80	660 05	10 02	15 43	83 00		
Woodstock	Oxford	14,872 31	5,642	49,672 36	422 89	66,585 22	141 96	63 20	3,600 00	160 00	500 00
Woodville	Victoria	1,216 99	899	10,528 35	73 73	2,422 21	26 96	11 42	380 00		40 00
Wooler	Northumberland	800 55	341	4,621 67	31 71	297 44	11 63		200 00		
Wroxeter	Huron	1,021 44	735	9,267 58	70 54	5,358 42	23 99	13 97	360 00	18 00	40 00
Wyoming	Lambton	1,577 97	1,279	10,399 52	83 41	3,369 44	27 83	22 11	490 00		60 00
Yarker	Addington	543 50	304	2,569 93	19 42	1,637 50	6 49	5 99	220 00	6 00	
*Yearley's	Muskoka et P. Sound	64 74	3	135 70	1 01	136 17	0 59		20 00		
York	Haldimand	341 91	229	3,930 49	26 32	1,144 80	10 15	15 39	136 00		
York St. (Toronto)	York		2,406	23,321 86	251 56	163 39	58 31	19 09	750 00		
Yorkville	do	9,676 28	2,413	27,869 82	283 33	15,937 93	75 64	130 92	1,300 00		220 00
Zurich	Huron	784 51	504	9,843 84	72 06	1,932 54	25 29	10 35	300 00		
Bur. des lettres de rebut		199 79									
Bureaux de poste non-comptables		248,121 23							101,727 79	2,486 49	120 00
Total		1,893,331 78	606,657	6,531,930 03	52,672 85	6,694,443 46	15,146 59	10,195 18	392,844 93	21,340 23	23,314 95

**Bureau comptable depuis le 1er janvier 1894*

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste, émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Abercorn	Brome	339 50	94	1,282 56	9 32	324 65	3 36		116 00		
Acton Vale	Bagot	1,019 17	133	2,503 32	21 43	5,592 25	12 98	2 61	420 00	150 00	60 00
Agnes	Beauce	520 83	483	6,556 22	52 42	1,784 95	17 98	21 63	200 00	6 00	
Arthabaskaville	Arthabaska	1,539 10	521	8,226 55	68 83	4,089 17	25 21	0 30	480 00	40 00	60 00
Aylmer, Est	Ottawa	1,425 24	767	10,455 48	77 21	3,350 32	29 12	44 28	480 00		
Bagotville	Chicoutimi	274 40	216	4,711 18	31 12	688 19	12 13		96 00	10 00	
Beauharnois	Beauharnois	1,211 30	604	7,595 27	52 61	7,078 92	20 62	9 05	380 00	28 00	40 00
Bécancour	Nicolet	391 37	37	957 74	8 33	888 37	2 81	0 68	180 00	90 00	
Bedford	Missisquoi	1,306 42	505	4,837 32	47 85	4,478 03	14 17	77 55	440 00		60 00
Beebe Plain	Stanstead	227 32	97	1,654 27	13 32	1,674 45	4 50		90 00		
Berthier *(en haut)*	Berthier	1,414 93	729	11,010 72	87 39	4,020 08	31 80	56 39	470 00	100 00	80 00
Black Cape	Bonaventure	242 45	238	4,231 98	28 25	930 84	12 36		129 00	2 00	
Bolton Centre	Brome	216 50	75	1,010 27	7 22	346 82	3 02		220 00	30 00	
Bryson	Pontiac	571 61	328	5,558 27	37 56	3,286 36	14 54	34 49	200 00	2 00	
Buckingham	Ottawa	2,515 56	890	12,981 88	100 60	5,019 77	37 50	35 91	780 00	72 00	120 00
Cacouna	Témiscouata	788 38	92	1,711 69	14 83	3,135 17	5 21	0 58	360 00		
Cantley	Ottawa	123 53	51	1,090 12	8 01	51 16	2 77		56 00	10 00	
Capelton	Sherbrooke	459 83	381	3,191 54	38 41	1,266 10	9 56	9 07	240 00		
Cap Santé	Portneuf	307 71	122	4,283 04	25 47	875 27	10 75		112 00		
Chambly, Canton	Chambly	722 58	393	12,471 45	76 99	1,722 93	33 27	22 69	232 00		
Chapeau	Pontiac	383 29	213	3,128 14	20 12	920 85	7 95		132 00		
Chelsea	Ottawa	335 51	261	2,864 20	25 14	472 05	7 44	6 24	130 00	10 00	
Chicoutimi	Chicoutimi	1,624 09	284	6,513 70	46 47	5,949 37	22 11	0 80	578 00	32 00	80 00
Clarenceville	Missisquoi	597 25	329	4,624 33	35 05	1,974 73	14 50	17 03	240 00	16 00	
Coaticook	Stanstead	2,931 16	1,713	13,539 63	135 23	8,082 64	42 02	39 98	980 00	100 00	
Compton	Compton	876 55	250	2,555 20	25 39	3,153 85	9 10	7 12	336 00	52 00	40 00
Cookshire	do	1,548 22	710	7,612 67	64 10	3,375 80	22 24	22 98	490 00	84 00	60 00
Coteau Landing	Soulanges	665 54	579	14,701 34	94 51	1,861 37	37 78		210 00	32 00	
Cowansville	Missisquoi	2,004 80	857	10,101 42	85 86	4,212 43	26 67	9 44	650 00		100 00

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Québec—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'épargne.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Danville	Richmond	2,401 10	998	10,585 99	96 62	5,667 26	33 74	58 52	660 00	100 00	100 00
Deschambault	Portneuf	433 73	61	1,703 55	15 40	1,567 32	5 77	51 56	160 00	....	....
Drummondville, Est	Drummond	1,488 61	359	3,779 48	33 11	3,266 49	11 80	8 14	510 00	36 00	70 00
Dunham	Missisquoi	554 31	516	8,796 38	62 48	1,724 30	23 57	7 44	220 00	16 00	....
East-Angus	Compton	517 18	56	911 16	8 74	233 50	2 43	1 08	200 00	....	....
East-Farnham	Brome	247 19	133	863 41	9 00	928 29	2 56	....	108 00	....	....
Eastman	do	562 78	192	2,824 47	22 31	470 31	7 31	0 28	196 00	12 00	....
Etchemin	Lévis	980 61	301	4,882 03	34 91	1,339 41	13 15	....	380 00	12 00	40 00
Farnham	Missisquoi	2,207 10	1,329	18,028 40	165 96	6,216 60	54 76	78 83	660 00	24 00	100 00
Franklin-Centre	Huntingdon	301 12	134	1,778 9[illegible]	12 77	917 31	4 94	....	112 00	....	....
Frelighsburg	Missisquoi	601 98	455	4,122 48	35 74	1,376 61	11 24	32 26	268 00	16 00	....
Gaspé, Bassin de	Gaspé	897 69	745	17,872 35	139 86	3,547 09	47 53	32 06	380 00	120 00	40 00
Granby	Shefford	2,089 21	1,058	11,359 35	97 72	6,659 07	33 87	12 65	620 00	36 00	80 00
Grenville	Argenteuil	921 13	418	18,747 67	108 38	2,252 32	48 16	11 91	340 00	32 00	40 00
Grindstone Island	Gaspé	155 74	224	6,158 38	37 66	1,068 94	15 90	....	76 00	10 00	....
Hatley	Stanstead	602 26	163	2,023 71	16 31	1,197 52	6 82	1 40	230 00	....	....
Hébertville	Chicoutimi	450 77	69	2,376 66	14 37	2,941 41	10 50	....	178 67	3 33	....
Hemmingford	Huntingdon	830 82	110	2,846 38	18 30	1,919 67	8 38	22 78	312 00	60 00	....
Henryville	Iberville	372 63	106	3,020 07	27 61	784 70	7 91	....	152 00	....	....
Hochelaga	Hochelaga	2,104 68	744	8,993 60	94 35	1,984 05	24 02	23 14	672 00	....	100 00
Howick	Châteauguay	664 98	105	1,378 94	11 15	791 33	3 67	28 75	260 00	....	....
Hull	Ottawa	3,596 51	1,141	16,539 58	130 36	9,633 69	46 02	65 46	1,500 00	....	....
Huntingdon	Huntingdon	2,372 14	695	9,375 34	75 07	9,847 54	33 38	165 24	700 00	64 00	100 00
*Iberville	Iberville	1,074 87	464	5,173 79	43 93	3,645 22	16 27	0 17	340 00	....	40 00
Inverness	Mégantic	854 54	349	6,658 74	47 62	3,767 34	19 68	33 29	300 00	160 00	....
Joliette	Joliette	2,572 24	1,062	15,488 03	119 43	9,353 04	48 07	0 79	750 00	84 00	....
Kamouraska	Kamouraska	528 61	86	2,298 72	16 80	4,006 32	7 97	....	238 00	....	....
Kingsbury	Richmond	276 11	196	3,244 17	25 10	554 07	8 78	....	110 00	....	....
Kingsey Falls	Drummond	484 06	184	3,455 37	24 95	504 79	9 45	6 08	220 00	....	....
Kinnear's Mills	Mégantic	318 16	44	1,060 45	8 71	843 30	4 48	17 31	120 00	....	....
Knowlton	Brome	1,688 78	920	12,452 50	99 21	4,291 25	34 91	40 03	520 00	24 00	60 00
Lachine	Jacques-Cartier	878 11	401	7,332 78	71 61	2,542 08	19 82	17 56	420 00	....	....
Lachute	Argenteuil	1,988 04	768	9,617 93	75 98	6,729 16	27 32	174 20	600 00	120 00	100 00
Lacolle	Saint-Jean	844 99	381	7,606 32	52 99	1,930 46	20 04	39 90	320 00	18 00	40 00
Lac Témiscamingue	Pontiac	334 61	48	1,151 76	8 44	1,197 37	2 92	....	95 00	....	....
Lambton	Beauce	511 27	19	873 67	8 00	450 78	2 51	....	220 00	30 00	....
Laprairie	Laprairie	483 66	175	3,914 87	29 14	1,802 07	12 21	5 14	220 00	....	....

L'Assomption	L'Assomption	934 18	248	4,033 67	29 79	2,297 87	13 19		400 00	12 00	40 00
Laurentides	do	787 41	140	1,602 44	13 08	790 68	4 32	0 75	270 00		
Lauzon	Lévis	567 97	227	3,493 73	31 72	2,670 85	12 12		230 00	10 00	
Leeds	Mégantic	90 73	148	3,855 89	27 74	1,425 01	10 87	8 67	28 00	6 00	
Lennoxville	Sherbrooke	1,840 89	812	8,527 62	79 66	3,948 22	24 30	13 23	660 00	120 00	80 00
L'Epiphanie	L'Assomption	508 53	21	667 73	6 09	955 67	1 99		180 00	100 00	
Les Eboulements	Charlevoix	225 01	302	5,905 99	36 59	4,644 15	22 37		134 00	10 00	
Lévis	Lévis	1,574 80	347	6,536 95	56 37	10,183 06	26 11	1 02	520 00	210 84	80 00
Little Metis	Rimouski	558 26	226	6,124 61	44 98	9,090 55	22 54	31 63	220 00	48 00	
Longueuil	Chambly	735 61	66	1,288 88	10 80	1,362 69	4 00		420 00		106 67
Lotbinière	Lotbinière	417 19	352	6,369 69	50 20	9,542 48	19 41		156 00	90 00	
Louiseville	Maskinongé	1,352 70	223	3,461 68	27 01	1,587 85	10 03		440 00	72 00	60 00
Magog	Stanstead	2,741 26	640	8,980 20	91 21	2,691 40	25 11	29 28	640 00		80 00
Mansonville	Brome	755 11	360	3,778 40	28 01	2,191 99	10 09		248 00		
Massawippi	Stanstead	310 15	75	605 12	5 82	198 79	1 75		100 00		
†Masson	Ottawa	351 08	32	294 47	2 17		0 73		100 00		
**Matane	Rimouski	752 57	3	104 59	0 90	83 12	0 28		332 00	80 00	
Montmagny	Montmagny	1,717 11	417	6,335 08	48 32	3,996 52	20 13	4 53	520 00	40 00	80 00
Montréal	Hochelaga	332,254 74	29,561	406,328 57	4,180 08	1,059,930 81			‡		
Murray Bay	Charlevoix	593 85	888	21,243 50	130 12	6,594 89	54 85	2 52	290 00	100 00	
Napierville	Napierville	691 04	375	7,478 28	55 28	2,013 72	21 52		264 00		
New-Carlisle	Bonaventure	582 76	283	6,520 40	42 70	3.178 06	19 04	10 33	280 00		
Nicolet	Nicolet	1,622 11	308	5,486 31	41 32	4,133 29	20 07	1 54	524 00	120 00	60 00
North-Hatley	Stanstead	542 09	318	2,256 79	22 96	908 97	6 88		180 00	10 00	
North-Wakefield	Ottawa	159 30	71	1,754 07	11 61	359 34	4 54		165 00	20 00	
Notre-Dame de la Salette	do	179 74	53	2,123 74	12 60	204 76	5 36		60 00		
Notre-Dame de Lévis	Lévis	1,332 37	269	3,404 90	27 24	740 80	8 88		432 00	8 00	60 00
Notre-Dame de Stanbridge	Missisquoi	310 76	454	7,477 92	53 39	370 19	19 38	7 47	160 00		
Ontario, rue (Montréal)	Hochelaga		491	9,261 88	89 40	161 00	23 27		400 00		
Ormstown	Chateauguay	1,260 56	192	4,113 63	27 86	2,495 05	11 13	39 58	400 00		40 00
Paspébiac	Bonaventure	656 07	522	18,420 03	118 80	3,468 27	48 11		312 50	200 00	
Percé	Gaspé	647 98	613	9,823 34	66 75	4,185 00	29 94	6 18	249 00	40 00	
Pierreville	Yamaska	581 73	476	9,206 41	65 74	1,221 55	25 48	3 07	240 00	20 00	
Pointe à Pic	Charlevoix	693 92	202	3,360 02	22 80	4,379 44	10 44		340 00		
Pointe Saint-Charles	Jacques-Cartier	4,564 40	2,191	22,760 69	264 34	5,398 23	63 81	61 84	1,100 00		140 00
Pont de Maskinongé	Maskinongé	456 76	478	7,305 63	51 29	212 45	18 49	7 45	176 00	24 00	
Portage du Fort	Pontiac	868 32	250	4,344 03	35 62	1,860 82	11 30	30 26	430 00	2 00	40 00
Québec	Québec	43,066 04	7,254	103,705 09	998 56	180,229 57			‡		
Quyon	Pontiac	1,005 61	456	10,377 68	68 91	1,853 95	27 09	33 57	320 00	12 00	
Richmond-Est	Richmond	2,084 77	994	10,241 12	92 71	6,988 02	31 10	54 11	640 00	36 00	100 00
Rigaud	Vaudreuil	1,054 99	201	2,697 11	21 27	1,596 99	7 94	1 50	380 00	16 00	40 00
Rimouski	Rimouski	1,858 27	592	12,053 52	95 07	10,319 24	37 04	70 05	610 00	90 00	80 00
Rivière du Loup (*en bas*)	Témiscouata	2,110 37	660	8,445 90	65 48	9,875 02	27 61	24 16	690 00	70 00	
Rivière du Loup, Stat'n	do	1,080 46	141	2,492 24	25 36	448 89	6 72		400 00		40 00
Robinson	Compton	561 95	314	3,714 39	28 16	1,261 74	10 91		212 00	20 00	
Rock Island	Stanstead	433 17	204	2,469 28	19 46	4,013 11	6 41		200 00		
Roxton Falls	Shefford	972 35	224	3,462 05	28 24	1,636 10	10 46	1 31	336 00	6 00	40 00

** Ci-devant Saint-Athanase, 1er janvier 1894. ** Bureau non comptable depuis le 1er janvier 1894. †Bureau comptable depuis le 1er avril 1894. ‡ Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Québec—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ste-Agathe des Monts.	Terrebonne	508 28	151	2,349 55	15 96	776 87	5 95	2 86	150 00	30 00	....
Saint-André Avellin	Ottawa	507 98	324	8,287 31	50 03	1,290 31	21 06	....	192 00	36 00	....
Saint-André, Est	Argenteuil	1,077 57	555	7,440 26	58 09	4,010 87	20 69	53 84	360 00	16 00	40 00
Ste-Anne de Beaupré	Montmorency	346 24	109	1,051 51	8 16	490 46	3 29	....	170 00	....	....
Ste-Anne de la Pérade	Champlain	872 52	240	2,386 22	19 83	2,329 61	7 15	1 85	320 00	20 00	....
Sainte-Anne de la Pocatière	Kamouraska	1,048 33	135	2,164 73	20 12	1,807 45	6 24	....	360 00	10 00	40 00
*Saint-Augustin	Portneuf	172 31	18	467 37	3 13	231 63	1 31	....	52 00	....	....
Saint-Barthélemy	Berthier	708 29	248	4,016 70	27 59	565 87	10 51	0 25	264 00	....	....
Saint-Casimir	Portneuf	895 16	85	3,167 37	23 66	2,392 43	13 13	32 69	300 00	24 00	....
Sainte-Catherine, rue, Centre (Montréal)	Hochelaga	....	5,358	55,544 83	665 25	5,522 67	141 33	45 83	600 00	....	....
Sainte-Catherine, rue, Ouest (Montréal)	do	....	496	4,634 99	55 77	626 43	11 69	3 84	240 00	....	....
Saint-Césaire	Rouville	902 93	304	3,901 81	30 69	4,606 00	17 17	1 22	360 00	....	40 00
Saint-Charles, rivière Richelieu	Saint-Hyacinthe	551 17	71	1,525 40	11 84	452 30	4 11	4 60	200 00	....	....
Saint-Chrysostôme	Châteauguay	534 48	340	6,129 23	42 89	2,173 60	17 55	33 18	212 00	....	....
Sainte-Croix	Lotbinière	366 62	133	3,353 50	25 13	3,098 93	14 37	....	160 00	....	....
Sainte-Cunégonde	Hochelaga	3,417 96	330	3,171 28	33 54	1,275 14	8 56	....	740 00	....	120 00
Saint-Cuthbert	Berthier	453 84	416	7,709 64	50 70	803 65	19 80	17 75	158 00	....	....
St-David de Yamaska	Yamaska	544 86	26	952 26	8 12	374 97	3 03	....	160 00	10 00	....
Saint-Eustache	Deux-Montagnes	716 63	252	6,831 72	45 92	3,743 96	21 03	....	276 00	12 00	....
Saint-Félix de Valois	Joliette	360 18	162	3,607 57	31 12	1,213 48	11 24	....	140 00	16 00	....
†Saint-Ferdinand	Mégantic	824 44	1	50 00	0 50	10 00	0 12	....	301 00	6 00	....
Sainte-Flavie, Station	Rimouski	776 46	139	3,889 50	36 00	832 63	9 84	30 09	372 00	16 00	....
Saint-François Beauce	Beauce	337 77	41	670 36	5 25	736 90	2 53	....	144 00	....	....
Sainte-Geneviève de Batiscan	Champlain	470 12	152	2,537 14	19 64	1,439 91	9 00	....	200 00	30 00	....
Saint-George, Est	Beauce	587 76	53	1,470 27	10 66	1,188 51	4 04	3 46	256 00	....	....
Sainte-Gertrude	Nicolet	259 05	126	2,714 14	18 68	5 00	6 80	....	96 00	4 00	....
Saint-Grégoire	do	539 50	44	1,169 32	7 96	1,298 02	5 35	....	196 00	15 00	....
St-Henri de Montréal	Hochelaga	2,619 28	348	5,253 17	54 25	2,579 53	15 93	6 79	600 00	....	60 00
Saint-Hilarion	Charlevoix	167 84	102	1,322 89	8 12	581 70	3 77	....	44 00	....	....
Saint-Hyacinthe	Saint-Hyacinthe	7,188 53	1,800	19,828 42	185 09	16,878 35	63 97	2 09	1,766 66	224 00	64 98
Saint-Jean Baptiste de Montréal	Hochelaga	3,671 94	275	5,387 10	49 84	404 12	13 65	....	622 00	....	80 00

St-Jean des Chaillons..	Lotbinière	363 08	143	4,288 88	28 92	13,610 42	13 13		150 00		
Saint-Jérôme	Terrebonne	1,573 88	756	15,520 42	107 44	6,909 14	43 17	5 45	550 00	24 00	
Saint-Jean-Est	Saint-Jean	4,688 01	1,455	14,938 64	130 84	15,676 16	44 11	24 31	1,300 00	80 00	
St-Jean faubourg(Qué.)	Québec	5,035 46	771	6,614 73	67 29	774 36	16 70	8 12	1,280 00		400 00
Ste-Marie de Monnoir.	Rouville	842 45	142	3,756 72	27 51	2,505 71	12 31		320 00		40 00
Sainte-Martine	Châteauguay	462 88	174	4,063 94	27 90	720 27	10 41		220 00		
‡Saint-Nicolas	Lévis	196 76	20	265 50	1 92	74 92	0 66		102 00	4 00	
Saint-Patrick's Hill	Arthabaska	345 43	182	3,052 59	24 63	902 82	9 27	17 21	150 00		
Saint-Paul, Baie	Charlevoix	704 03	656	17,299 29	103 51	10,342 16	58 94		340 00	40 00	
Saint-Pie	Bagot	409 20	124	1,369 39	12 21	1,869 46	6 77		176 00	16 00	
Saint-Polycarpe	Soulanges	384 82	138	2,398 97	14 79	725 02	6 42		150 00	22 00	
Saint-Raymond	Portneuf	697 32	152	4,138 22	26 02	566 89	10 48	6 99	260 00		
Saint-Rémi	Napierville	682 62	391	5,936 10	48 28	2 429 20	16 77		252 00	32 00	
Saint-Roch de Québec.	Québec	7,077 04	1,545	21,033 56	203 74	10,056 61	55 41	9 20	1,560 00		708 31
St-Sauveur de Québec..	do	2,656 21	265	3,780 27	33 33	2,130 65	10 43		720 00		426 66
Sainte-Scholastique	Deux-Montagns.	826 89	349	9,245 18	70 27	2,700 26	24 29	32 58	340 00	80 00	40 00
Saint-Sylvestre-Est	Lotbinière	406 21	103	2,560 51	19 96	1,395 23	8 57		150 00		
Ste-Thérèse de Blainville	Terrebonne	929 68	417	11,345 26	70 93	3,406 15	30 43	6 51	340 00	4 00	40 00
Scotstown	Compton	929 20	218	2,874 91	26 99	2,539 21	10 66	9 05	320 00	20 00	
Shawville	Pontiac	1,113 01	485	9,259 39	64 13	2,071 53	24 41	22 45	360 00	44 00	40 00
Sherbrooke	Sherbrooke	15,276 56	2,089	17,487 67	166 54	29,846 96			§		
Somerset	Mégantic	1,402 16	142	1,869 93	16 11	3,478 65	8 50		440 00	60 00	60 00
Sorel	Richelieu	2,591 53	904	12,133 46	91 68	10,829 99	37 42	5 59	820 00	200 00	
South-Durham	Drummond	603 40	112	2,019 08	16 36	804 94	5 94	10 94	216 00	40 00	
South-Ham	Wolfe	253 37	94	1,095 43	9 32	400 49	2 96		90 00	8 00	
Stanfold	Arthabaska	1,285 02	162	3,323 69	25 94	1,270 16	10 77	5 26	420 00	60 00	60 00
Stanstead	Stanstead	1,336 42	457	2,674 91	31 92	3,623 17	8 61	2 43	500 00	160 00	80 00
Sutton	Brome	1,027 28	541	7,376 41	59 94	2,559 44	21 00	28 60	370 00		40 00
Sweetsburg	Missisquoi	671 11	325	3,225 55	27 09	1,719 82	8 83		280 00		
Terrebonne	Terrebonne	975 31	373	6,469 22	45 17	6,908 01	16 66	2 38	310 00	14 00	60 00
Thetford Mines	Mégantic	1,380 97	70	1.240 22	8 71	418 10	3 46		420 00		60 00
Trois-Rivières	Saint-Maurice	7,074 88	1,386	15,567 19	135 75	15,018 77	50 07	12 14	1,800 00	360 00	
Thurso	Ottawa	898 27	518	5,755 43	41 98	1,423 90	15 44	7 88	320 00	16 00	40 00
Trois-Pistoles	Témiscouata	1,137 64	432	9,685 08	63 24	2,675 03	26 45	3 69	360 00	12 00	40 00
Ulverton	Drummond	337 15	79	1,817 77	12 28	2,223 61	4 88		124 00		
Valleyfield	Beauharnois	3,010 90	949	11,446 40	93 75	3,564 29	30 85	13 04	800 00	4 00	
Victoriaville	Arthabaska	1,279 15	175	1,695 58	14 29	2,011 50	5 35	0 05	420 00	200 00	40 00
Warwick	do	796 06	11	48 60	0 47	667 05	1 34		332 00	56 00	40 00
Waterloo-Est	Shefford	2,470 55	1,653	16,869 55	143 09	10,636 41	50 95	29 46	720 00	96 00	100 00
Windsor Mills	Richmond	1,580 40	320	4,597 45	38 41	2,236 31	13 30	13 44	510 00	8 00	60 00
Yamachiche	Saint-Maurice	824 12	44	926 28	8 42	705 48	3 15		280 00	32 00	
Bureaux de poste non-comptables		180,383 46							71,670 73	4,011 67	372 00
Total		771,571 43	112,992	1,639,607 09	14,377 31	1,814,531 59	3,215 92	2,315 95	138,357 56	9,608 84	5,968 62

**Bureau comptable depuis le 1er janvier 1894. †Bureau non-comptable depuis le 1er avril 1894. ‡Bureau comptable depuis le 1er janvier 1894. §Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

W. H. SMITHSON, *comptable.*

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'épargne.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Acadia Mines	Colchester	1,357 24	873	8,580 22	74 21	7,651 36	31 64	....	500 00	6 00	60 00
Advocate Harbour	Cumberland	424 53	199	3,457 11	24 52	1,531 23	10 01	....	160 00	16 00	....
Amherst	do	7,093 62	3,166	32,445 61	276 25	50,954 68	95 16	....	1,800 00	100 00	....
Annapolis	Annapolis	2,442 03	1,423	13,165 32	104 97	9,934 10	38 36	....	720 00	200 00	....
Antigonishe	Antigonishe	3,042 63	1,549	17,951 97	151 23	50,148 75	97 76	32 42	840 00	300 00	....
Arichat	Richmond	878 91	1,439	34,319 31	215 71	18,359 98	112 38	....	360 00	30 00	40 00
Athol	Cumberland	184 73	108	1,305 05	8 96	260 50	3 28	....	68 00	....	....
Auburn	King	351 80	243	2,777 44	22 48	1,193 30	8 17	....	132 00	0 50	....
Aylesford	do	736 86	673	7,811 67	64 86	5,087 78	25 96	5 85	260 00	24 00	....
Baddeck	Victoria	1,231 21	750	16,879 15	110 65	12,188 28	44 95	21 43	503 54	112 25	....
Bailey's Brook	Pictou	117 02	12	589 08	3 12	178 51	1 55	....	50 00	....	....
Barrington	Shelburne	597 39	703	11,033 23	84 16	11,759 99	46 17	....	290 00	240 00	....
Bass River	Colchester	419 50	221	2,595 24	22 86	2,813 06	8 91	2 56	160 00	4 00	....
Bayfield	Antigonishe	147 90	89	852 67	6 89	1,103 26	3 05	....	50 00	....	....
Bear River (côté ouest)	Digby	987 47	803	11,357 08	84 51	4,599 48	33 73	....	350 00	2 00	40 00
Berwick	King	1,145 56	832	11,907 97	97 56	10,007 14	39 51	29 83	420 00	32 00	60 00
Bill Town	do	502 86	75	1,091 32	9 27	248 70	3 23	....	160 00	....	....
Boylston	Guysboro'	207 22	140	2,675 36	23 26	1,849 16	10 06	....	84 00	8 00	....
Bridgeport	Cap-Breton	297 53	408	6,721 10	48 68	453 58	17 23	....	100 00	....	....
Bridgetown	Annapolis	1,861 00	1,524	18,061 54	150 39	17,741 25	56 95	16 29	580 00	24 00	80 00
* Bridgeville	Pictou	482 49	169	2,280 30	18 09	134 20	5 90	....	150 00	....	....
Bridgewater	Lunenburg	2,481 09	1,934	24,941 36	196 79	22,825 21	101 08	....	820 00	140 00	120 00
Brooklyn, Queen's	Queen	145 16	165	3,414 80	24 00	585 27	9 53	....	72 00	....	....
Caledonia Corner	do	384 50	629	11,896 86	83 45	3,579 81	35 22	5 80	232 00	60 00	....
Canning	King	1,014 48	706	8,017 84	64 09	5,460 30	26 58	4 16	376 00	36 00	40 00
Canso	Guysboro'	1,257 52	2,354	36,872 83	281 03	8,001 55	102 63	10 60	452 00	....	40 00
Chesley's Corner	Lunenburg	278 47	163	2,759 86	18 61	1,476 53	8 64	....	88 00	24 00	....
Chester	do	700 52	382	8,156 92	60 42	4,921 69	25 44	4 21	260 00	24 00	....
Cheticamp Chapel	Inverness	33 00	214	10,467 35	60 86	1,285 80	26 76	....	18 00	....	....

Cheverie	Hants	260 76	179	2,365 49	20 66	1,557 91	9 02	....	96 00	6 00
Christmas Island	Cap-Breton	107 36	56	1,116 31	7 02	643 36	3 44	....	36 00	10 00
Clarence	Annapolis	92 78	174	4,183 81	27 40	630 90	10 67	....	30 00	....
Clarke's Harbour	Shelburne	303 26	456	9,421 25	61 88	1,430 75	24 89	....	100 00	6 00
Clementsport	Annapolis	346 65	152	1,577 90	13 12	2,264 16	8 04	....	128 00	10 00
Cleveland	Richmond	164 50	62	625 18	4 80	467 34	2 04	....	80 00	4 00
Clyde River	Shelburne	177 00	138	2,432 67	16 08	2,641 65	9 36	....	80 00	16 00
Cow Bay	Cap-Breton	1,065 27	1,677	34,007 14	233 39	2,917 94	87 58	10 98	350 00	10 00	40 00
Cross Roads (C.H)	Guysboro'	532 04	209	12,461 00	65 71	289 84	31 25	....	224 00	....
Dartmouth	Halifax	2,275 62	822	10,216 40	85 81	6,867 81	35 45	8 66	650 00	12 00	100 00
Descouse	Richmond	312 14	137	4,558 88	26 70	6,974 89	23 27	....	140 00	4 00
Digby	Digby	2,269 45	1,313	16,881 81	136 06	13,718 83	56 10	45 99	650 00	130 00	100 00
Doctor's Cove	Shelburne	108 01	158	2,227 86	16 54	659 02	7 04	....	36 00	....
East Southampton	Cumberland	55 63	40	685 26	4 67	66 50	1 83	....	24 00	6 00
Economy	Colchester	387 31	205	2,388 29	20 77	2,060 35	9 75	0 42	200 00	....
English Town	Victoria	255 82	102	1,573 36	11 41	3,607 66	8 97	....	245 00	10 00
Eureka	Pictou	561 61	264	3,847 13	29 12	342 83	9 84	....	200 00	....
Five Islands	Colchester	216 76	260	5,003 39	35 59	2,527 51	16 80	....	120 00	....
Folly Village	do	215 43	99	1,333 70	11 80	1,231 68	4 75	....	80 00	....
Freeport	Digby	232 42	158	4,102 48	26 61	1,072 44	11 72	....	92 00	....
Frizzleton	Inverness	123 18	94	1,342 79	9 17	2,373 88	5 67	....	40 00	4 00
Gabarouse	Cap-Breton	127 38	199	4,955 53	30 19	1,647 96	13 82	....	60 00	12 00
Grand Etang	Inverness	88 79	79	1,075 46	8 66	650 00	3 39	....	36 00	....
Grand Pré	King's	334 78	186	3,596 02	25 42	1,466 37	10 66	....	130 00	2 00
Granville Centre	Annapolis	127 02	79	2,180 80	12 89	360 25	5 68	....	36 00	....
Granville Ferry	do	709 79	578	6,365 18	48 39	3,165 88	19 40	....	240 00	36 00
Great Village	Colchester	779 08	390	5,012 45	43 54	4,959 21	17 60	4 23	320 00	160 00	40 00
Guysboro'	Guysboro'	1,026 44	779	11,386 46	80 92	12,847 07	37 96	....	460 00	200 00	40 00
Halifax	Halifax	63,552 61	12,201	173,168 05	1,646 32	547,935 35	....	....	+	....	....
Hantsport	Hants	1,065 18	1,027	14,842 61	117 12	4,908 02	41 50	10 94	390 00	12 00	40 00
Harbour au Bouche	Antigonishe	244 36	369	6,786 27	46 19	4,590 49	25 90	....	116 00	....
Hebron	Yarmouth	522 37	185	2,825 54	22 46	3,007 68	10 26	....	260 00	....
Hopewell	Pictou	645 68	316	3,787 13	29 76	3,119 87	13 85	0 48	236 00	42 00
Hubbard's Cove	Halifax	405 92	135	1,332 87	10 82	1,616 75	3 75	....	164 00	16 00
Iona	Victoria	95 35	50	641 51	4 30	210 44	1 63	....	54 00	4 00
Isaac's Harbour	Guysboro'	351 50	299	8,543 69	56 38	1,197 95	22 36	2 52	115 00	20 00
Kennetcook	Hants	283 65	264	3,570 29	26 10	1,133 65	11 39	....	84 00	....
Kentville	King	3,246 55	1,876	24,317 98	204 91	21,765 48	76 23	....	930 00	206 67	140 00
Kingsport	do	210 60	177	2,598 72	19 15	706 30	7 42	....	70 00	....
Kingston Station	do	785 65	695	11,152 47	81 77	5,713 00	34 81	....	320 00	48 00	40 00
Lawrencetown	Annapolis	614 13	516	8,287 87	61 56	4,750 72	22 74	0 42	260 00	40 00
Lingan	Cap-Breton	70 30	11	220 31	1 48	238 26	0 93	....	30 00	....
Little Bras d'Or	do	229 47	179	4,727 64	29 38	1,926 32	15 21	....	100 00	16 00
Little Glace Bay	do	909 82	1,067	20,406 31	138 31	3,182 49	53 30	8 47	290 00	....
Liverpool	Queen	1,869 96	1,676	20,611 17	164 29	13,593 69	69 62	....	660 00	100 00	80 00
Lochaber	Antigonishe	349 12	102	3,823 51	21 80	3,161 44	15 93	....	130 00	4 00
Lockeport	Shelburne	794 16	1,165	15,148 18	111 87	6,769 30	46 23	1 24	340 00	10 00	40 00
Louisburg	Cap-Breton	308 53	372	8,532 49	52 41	3,165 62	23 60	....	112 00	10 00
Lower Argyle	Yarmouth	215 59	59	1,077 30	8 34	2,141 23	5 40	....	108 00	....

** Bureau comptable depuis le 1er janvier 1894.* *† Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'épargnes.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Lower L'Ardoise	Richmond	122 54	191	4,494 43	28 37	3,496 75	13 86	....	56 00	2 00	....
Lower Stewiacke	Colchester	809 54	373	5,528 38	42 06	4,947 74	20 32	0 98	312 00	8 00	....
Lunenburg	Lunenburg	2,270 18	1,716	23,627 04	192 05	10,057 04	66 97	....	682 00	50 00	100 00
McGray	Shelburne	87 15	132	1,756 36	13 90	1,923 66	7 56	....	36 00	36 00	....
Mabou	Inverness	487 23	576	9,518 00	62 50	6,142 19	30 09	....	280 00	200 00	....
Maccan	Cumberland	549 94	292	4,144 18	35 50	1,226 33	11 39	....	160 00	80 00	....
Mahone Bay	Lunenburg	936 70	847	16,216 46	107 85	2,483 39	44 19	....	336 00	10 00	40 00
Main-à-dieu	Cap-Breton	153 64	186	3,388 55	22 79	2,324 60	9 85	....	54 00	6 00	....
Maitland Hants	Hants	841 47	876	11,926 97	88 54	7,325 86	41 27	....	380 00	50 00	40 00
Margaree Harbour	Inverness	337 50	157	6,350 92	37 80	6,438 65	23 77	....	116 00	56 00	....
Margaretsville	Annapolis	274 64	174	2,596 08	17 33	2,086 36	10 01	....	92 00	....	....
Merigonishe	Pictou	255 42	171	2,573 20	18 33	624 68	6 92	....	110 00	25 00	....
Metaghan	Digby	191 33	420	9,849 48	62 25	2,612 94	28 17	....	76 00	2 00	....
Middle Musquodoboit	Halifax	504 72	242	5,810 79	41 76	4,211 52	20 55	0 97	220 00	70 00	....
Middle Stewiacke	Colchester	106 49	45	923 64	6 78	992 83	3 98	....	50 00	2 00	....
Middleton	Annapolis	1,580 67	1,177	15,440 24	118 31	27,064 39	48 54	29 17	480 00	280 00	60 00
Mill Village	Queen	266 99	207	2,792 07	19 48	1,243 59	8 40	....	154 00	32 00	....
Milton	do	578 44	623	8,038 07	67 36	1,878 71	21 24	....	200 00	....	....
New Glasgow	Pictou	6,351 28	3,354	37,359 47	322 98	32,980 63	128 92	....	1,630 00	120 00	....
Newport	Hants	607 46	347	5,338 52	39 85	4,060 91	17 72	2 13	230 00	160 00	20 00
Newport Landing	do	155 41	207	2,604 77	24 20	517 81	7 24	....	84 00	....	....
New Ross	Lunenburg	237 50	371	5,893 56	39 05	1,436 31	16 35	....	80 00	6 00	....
New Victoria	Cap-Breton	200 24	295	4,186 82	29 95	30 00	10 48	....	64 00	....	....
Noel	Hants	224 63	258	3,796 96	27 74	2,662 54	14 00	....	88 00	6 00	....
Northport	Cumberland	214 10	112	1,045 34	9 17	459 30	2 78	....	64 00	....	....
North Sydney	Cape-Breton	3,542 46	1,729	22,580 49	171 92	28,841 33	80 46	3 71	820 00	96 00	....
Old Barnes	Colchester	101 50	60	961 84	7 27	56 59	2 45	....	44 00	16 00	....
Oxford	Cumberland	1,381 60	1,240	14,350 03	107 79	7,266 61	40 39	3 13	480 00	10 00	60 00
Parrsboro'	do	2,234 33	2,013	26,178 58	189 98	11,376 08	75 30	....	650 00	100 00	100 00
Pictou	Pictou	5,592 66	2,541	29,687 45	244 83	41,421 01	104 76	....	1,420 00	100 00	200 00
Port-George	Annapolis	127 66	32	693 97	4 50	619 64	2 41	....	90 00	....	....
Port-Hastings	Inverness	555 84	205	3,019 71	20 45	4,372 15	14 65	....	320 00	100 00	....
Port-Hawkesbury	do	798 36	479	6,189 23	45 36	12,615 81	21 69	2 81	420 00	95 00	40 00

Port-Hood	do	923 60	541	7,367 33	51 73	12,720 76	30 60		420 00	8 00	40 00
Port-Howe	Cumberland	55 79	130	1,945 63	13 00	611 23	5 43		30 00		
Port-la Tour	Shelburne	193 51	74	1,655 30	11 64	1,500 27	5 89		76 00	6 00	
Port-Maitland	Yarmouth	459 70	474	8,984 57	63 12	3,627 40	28 25		140 00		
Port-Medway	Queen	300 35	320	4,528 38	37 33	3,399 53	15 74		136 00		
Port-Mulgrave	Guysboro'	264 06	336	6,134 21	40 41	3,452 38	20 63	0 84	205 00	24 00	
Port-Williams	King	413 61	348	4,023 43	35 14	3,051 07	12 30		180 00	2 00	
Pubnico Harbour	Yarmouth	194 30	351	7,343 31	50 42	4,279 32	26 21		94 00	14 00	
Pugwash	Cumberland	1,013 22	1,074	12,066 45	93 03	6,601 32	39 30	10 40	356 00	12 00	40 00
River Bourgeois	Richmond	150 65	115	2,396 30	15 21	1,136 36	7 00		48 00		
River John	Pictou	682 12	698	11,024 02	78 83	5,030 64	33 43		300 00	12 00	40 00
Round Hill	Annapolis	237 93	143	1,813 66	15 23	1,732 79	5 36		120 00		
St. Andrews	Antigonishe	138 51	126	1,370 68	11 34	1,752 11	7 38		60 00	16 00	
St. Peter's	Richmond	697 49	580	13,979 44	86 57	4,979 06	40 17	1 14	330 00	90 00	
Sandy Cove	Digby	176 99	161	2,605 89	19 20	1,915 28	9 12		76 00		
Shelburne	Shelburne	1,208 46	1,759	34,054 31	228 30	10,518 38	94 44		410 00	30 00	40 00
Sherbrooke	Guysboro'	626 09	722	16,796 78	111 11	5,200 97	46 30		310 00	90 00	
Shubénacadie	Hants	852 67	523	10,271 40	75 97	5,785 87	32 73	1 12	320 00	250 00	40 00
†South Bay	Victoria	118 17	55	715 08	5 54	302 68	1 79		44 00	28 00	
South Farmington	Annapolis	373 10	728	18,792 42	119 22	905 11	47 71		142 00	12 00	
Southampton	Cumberland	220 80	78	1,087 68	8 06	914 32	2 73		76 00		
Springfield	Annapolis	186 87	101	1,697 47	12 63	530 65	4 60		76 00	8 00	
Spring Hill Mines	Cumberland	2,730 16	2,541	30,084 13	257 32	5,496 08	80 05	24 11	840 00	6 00	120 00
Stellarton	Pictou	1,708 59	1,408	13,894 87	120 65	11,664 21	42 12	13 15	565 00		80 00
Strathlorne	Inverness	174 10	114	2,081 05	13 67	1,379 73	7 18		88 00	12 00	
Sydney	Cap-Breton	3,705 41	1,763	30,569 23	218 86	21,549 81	92 65		1,040 00	360 00	
Sydney Mines	do	502 61	358	5,079 77	38 48	1,433 58	15 28	3 02	240 00		
Tatamagouche	Colchester	887 30	944	11,068 87	80 76	8,928 46	37 53	4 66	340 00	44 00	40 00
Thorburn	Pictou	293 63	142	2,492 13	17 77	320 97	6 68		132 00	18 33	
Tidnish	Cumberland	127 68	88	1,116 80	8 41	402 63	3 35		58 00		
Tracadie	Antigonishe	178 13	185	2,866 99	18 49	3,320 95	14 39		131 00	2 00	
Truro	Colchester	9,610 79	3,614	43,794 82	384 80	88,927 01	142 43		2,350 00	55 00	
Tusket	Yarmouth	232 49	251	3,209 50	27 46	1,883 65	12 00		114 00	14 00	
Upper Musquodoboit	Halifax	399 53	446	11,746 89	73 13	1,560 49	31 14		124 00	10 00	
Upper Stewiacke	Colchester	273 44	216	3,115 12	24 96	5,536 02	16 76	3 49	150 00	30 00	
Wallace	Cumberland	881 42	505	6,930 03	50 08	7,279 21	27 96		280 00	24 00	
Walton	Hants	248 52	110	1,707 99	12 26	1,833 72	7 42		96 00	8 00	
Waterville	King's	924 77	471	8,438 73	60 51	2,978 41	23 97	0 72	324 00	2 00	40 00
West Bay	Inverness	502 97	209	2,695 76	19 79	1,955 80	9 70		180 00	16 00	
Westport	Digby	437 59	444	8,154 25	56 82	1,024 89	20 96	3 83	180 00		
West River, Sheet Har.	Halifax	534 58	487	9,917 04	65 35	2,560 63	25 78		298 00	60 00	
Westville	Pictou	1,520 59	1,768	24,476 62	187 02	5,686 18	67 80	19 58	470 00	10 00	60 00
Weymouth	Digby	434 30	275	3,425 24	28 45	3,839 55	13 69		220 00		
Weymouth Bridge	do	1,101 90	482	7,925 16	60 50	5,900 65	24 01	3 72	420 00	16 00	60 00
Whycocomagh	Inverness	580 91	305	7,550 96	47 29	5,953 41	26 21		265 00	56 00	
Wilmot	Annapolis	121 71	85	557 73	4 44	1,524 15	3 23		60 00		
Windsor	Hants	5,707 68	2,252	26,206 14	239 64	32,075 87	85 25	61 89	1,430 00	10 00	
Wine Harbour	Guysboro'	154 61	44	1,344 99	8 57	349 00	3 46		64 00		

† *Bureau comptable depuis le 1er octobre 1893.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans la Nouvelle-Ecosse—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Wolfville	King........	3,134 57	1,911	23,664 65	197 30	23,384 03	68 50	9 30	960 00	48 00	140 00
Yarmouth	Yarmouth	9,235 06	2,826	36,109 39	291 52	57,122 77	125 73	....	2,240 00	400 00	....
Bureaux de poste non comptables	....	65,120 88	....	....	....	....	....	....	32,206 25	1,733 19	....
Total........	....	274,474 55	109,091	1,607,451 57	12,426 25	1,592,229 80	4,526 91	431 37	79,799 79	7,803 94	2,540 00

W. H. SMITHSON,
Comptable.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Albert	Albert	465 83	666	9,038 78	65 47	3,333 33	26 17	.....	238 00	50 00	.....
Alma	do	299 42	327	4,682 73	33 51	2,322 59	12 49	.....	108 00	.....	.....
Anagance	King	126 45	210	3,098 28	22 09	2,116 83	8 88	.....	50 00	10 00	.....
Andover	Victoria	666 75	611	8,364 01	56 46	1.891 53	22 18	2 87	260 00	30 00	.....
Apohaqui	King	321 44	153	1,988 49	15 18	1,981 11	7 14	.....	120 00	68 00	.....
*Armstrong's Brook	Ristigouche	116 62	300	3,768 42	25 13	620 65	10 00	.....	105 00	4 00	.....
Baie Verte	Westmoreland	357 78	470	6,519 33	51 13	1,895 60	18 63	.....	156 00	28 00	.....
Bathurst	Gloucester	1,948 23	989	14,921 07	107 06	10,417 45	43 70	22 83	730 00	170 00	.....
Bathurst, Village	do	576 70	547	8,023 59	58 19	1,483 83	21 60	.....	240 00	10 00	.....
Bayfield	Westmoreland	271 73	324	9,103 80	61 26	735 25	22 88	4 17	84 00	.....	.....
Blackville	Northumberland	353 94	175	3,735 03	26 56	468 97	9 68	.....	100 00	.....	.....
Bristol	Carleton	468 80	252	3,740 90	28 69	1,218 50	10 73	7 43	168 00	44 00	.....
Bouctouche	Kent	760 12	488	9,052 68	61 40	3,044 94	26 64	3 59	328 00	36 00	40 00
Butternut Ridge	King	412 29	386	7,223 80	50 67	2,323 59	20 02	.....	157 00	12 00	.....
Campbellton	Ristigouche	2,704 90	2,395	23,603 09	170 02	6,977 87	60 87	27 39	700 00	100 00	100 00
Campo Bello	Charlotte	122 48	300	7,937 93	47 57	745 06	20 10	.....	40 00	.....	.....
Canterbury, Station	York	532 58	555	5,302 23	39 93	1,147 36	14 72	.....	212 00	8 00	.....
Caraquet	Gloucester	525 39	635	16,305 94	106 48	3,010 10	41 81	4 29	180 00	20 00	.....
Carleton	Saint-Jean	1,312 40	501	6,877 39	62 47	4,891 41	24 49	3 24	500 00	.....	.....
Centreville	Carleton	775 78	452	9,600 36	69 52	1,592 86	25 31	.....	280 00	14 00	.....
Chatham	Northumberland	4,339 98	2,076	28,207 05	216 02	12,488 91	80 30	.....	1,300 00	250 00	.....
Chipman	Queen	288 00	304	5,114 10	37 63	1,599 72	14 90	.....	108 00	12 00	.....
Clifton	King	124 02	96	1,720 50	11 87	301 32	4 61	.....	40 00	34 00	.....
Cocagne	Kent	270 67	129	1,761 34	13 26	1,313 07	5 94	.....	100 00	16 00	.....
Dalhousie	Ristigouche	1,159 28	883	17,329 09	119 66	5,139 34	46 35	.....	450 00	40 00	.....
Debec	Carleton	308 41	181	2,502 81	19 17	631 90	6 72	.....	112 00	20 00	.....
Dorchester	Westmoreland	1,700 33	1,250	12,395 92	100 10	11,386 23	38 36	.....	620 00	16 00	80 00
Edmundston	Victoria	794 46	335	4,396 06	32 30	2,493 06	11 65	.....	357 50	64 00	40 00

* *Bureau non comptable, du 1er avril 1894.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans le Nouveau-Brunswick—*Fin.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste payés.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-postes.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Elgin	Albert	333 30	370	6,173 27	41 75	4,824 23	18 74		128 00	16 00	
Fairville	Saint-Jean	658 56	273	4,290 04	36 29	1,547 03	12 69		240 00		
Florenceville	Carleton	281 78	405	9,383 23	59 21	1,179 19	23 79		122 00		
Frédéricton	York	11,688 33	2,813	30,148 16	274 76	61,254 64			†		
Frédéricton, Jonction	Sunbury	823 40	30	477 52	3 88	684 23	1 69		160 00	5 00	
Gagetown	Queen's	382 43	429	6,818 43	47 52	2,734 46	18 25		148 00	48 00	
Grand Falls	Victoria	688 19	407	8,882 43	59 36	1,458 03	23 49	3 08	276 00	60 00	
Grand-Manan	Charlotte	474 75	419	8,721 20	64 98	2,115 91	22 89		176 00	16 00	
Hampstead	Queen	90 47	83	1,931 95	12 67	986 54	5 76		40 00		
Hampton	King	434 70	305	4,888 14	35 01	4,028 37	15 67	2 30	150 00		
Hartland	Carleton	770 32	644	10,360 24	76 05	2,136 07	26 62		270 00	24 00	
Harvey	Albert	151 73	321	5,862 37	39 90	1,908 35	16 75	0 67	245 00		
Harvey, Station	York	419 33	255	3,636 50	25 34	1,213 77	10 34		144 00	10 00	
Hillsborough	Albert	701 94	874	13,364 64	105 23	4,792 71	39 13	250 00	309 00		
Hopewell, Cap	do	309 23	250	2,815 13	22 54	1,926 17	8 95		108 00		
Hoyt, Station	Sunbury	144 86	158	2,398 02	17 00	220 17	6 03		60 00	12 00	
Indian-Town	Saint-Jean	1,103 34	366	5,277 27	43 50	2,640 96	15 13	19 71	520 00		80 00
Jacksonville	Carleton	102 24	156	3,511 39	22 64	441 83	9 05		52 00		
Kingsclear	York	72 28	103	1,539 41	11 05	358 45	4 44		36 00		
Kingston, Kent	Kent	1,239 95	1,197	18,179 87	129 25	6,807 73	52 20		420 00	24 00	40 00
Kingston, King	King	95 08	20	385 73	2 91	461 59	1 37	0 63	48 00		
Kintore	Victoria	58 20	98	985 90	7 70	331 66	2 66	2 23	28 00	4 00	
Kouchibouguac	Kent	136 72	31	511 16	3 62	402 61	1 86		76 00		
Lepréaux	Charlotte	210 42	43	332 11	2 97	295 92	1 42		84 00	10 00	
McAdam, Jonction	York	704 31	219	3,642 06	25 71	275 28	9 22		276 00	45 00	
Markhamville	King	48 25	8	84 43	0 77	49 50	0 28		36 00		
Memramcook	Westmoreland	306 45	229	3,133 99	23 71	7,951 15	14 81		108 00	14 00	
Middle Sackville	do	442 03	224	2,597 48	19 07	397 11	6 72		196 00		
Millerton	Northumberland	277 65	456	6,476 26	46 55	665 92	16 81		112 00	2 00	
Milltown	Charlotte	711 12	320	3,194 26	33 62	1,308 08	9 88	3 01	340 00		40 00
Millville	York	318 45	196	3,675 75	25 77	405 14	9 56		132 00		
Moncton	Westmoreland	11,012 98	5,794	65,661 07	561 74	59,187 08	193 79	400 00	2,800 00	100 00	
Narrows	Queen	143 63	130	3,207 95	21 45	1,178 70	9 13		240 00	100 00	
Newcastle	Northumberland	2,937 09	1,627	19,118 94	147 85	10,616 08	55 29	0 12	850 00	120 00	
*Newcastle, Creek	Queen	54 00	1	1 50	0 10	32 00			24 00		
New Mills	Ristigouche	489 61	72	836 21	6 12	509 76	2 25		196 00	10 00	

Norton, Station	King	371 31	160	3,842 16	27 46	2,028 12	11 50		150 00	40 00	
Oak Point	do	51 92	122	1,520 82	12 47	262 86	4 11		24 00		
Oromocto	Sunbury	418 79	150	2,509 11	18 74	1,963 88	6 86		140 00	48 00	
Ossekeag	King	585 51	410	5,500 34	45 50	1,636 74	14 94		200 00	78 00	
Penobsquis	do	236 95	201	2,720 44	21 51	3,407 60	7 61		108 00	8 00	
Petitcodiac	Westmoreland	1,439 81	1,168	29,719 03	188 46	7,063 64	79 32	0 43	450 00	90 00	60 00
Petit-Rocher	Gloucester	354 63	325	5,015 67	33 90	1,431 71	13 37		145 00		
Port-Elgin	Westmoreland	612 05	477	9,383 19	67 83	2,294 20	25 32		250 00	30 00	
Portland	Saint-Jean	1,527 49	655	8,194 37	74 09	1,361 97	21 90	1 50	500 00		
Richibouctou	Kent	885 81	889	13,743 34	98 53	4,542 33	36 25	23 35	350 00	40 00	40 00
Richmond Corner	Carleton	88 83	81	444 51	5 36	123 30	1 10		36 00	8 00	
Rivière-Charlo	Restigouche	243 33	145	1,229 29	9 96	373 79	3 40		84 00	8 00	
Rivrière-Louison	do	104 85	189	3,880 80	29 75	415 33	9 92		48 00	6 00	
Rockland	Westmoreland	112 19	49	460 59	3 19	668 84	1 51		44 00		
Rogersville	Northumberland	416 74	161	2,898 11	18 34	695 66	7 78		200 00		
Rothsay	King	599 39	106	1,307 00	10 96	867 70	4 31		270 00	24 00	
St-Andrew's	Charlotte	1,835 21	959	12,199 57	104 48	7,531 34	39 18		800 00	20 00	125 00
Saint-George	do	1,168 10	967	15,472 50	113 91	5,773 29	45 84	10 59	462 00		40 00
Saint-Jean	Saint-Jean	49,650 03	9,377	131,433 48	1,152 01	448,532 23			†		
Saint-Martin	do	736 42	472	7,254 46	60 41	6,137 71	24 38	8 98	320 00	36 00	40 00
St-Mary's	Kent	82 94	40	1,242 06	7 52	150 70	3 32		44 00		
St-Stephen	Charlotte	5,612 22	1,947	22,401 05	177 62	17,072 44	63 90	94 29	1,480 00	240 00	
Sackville	Westmoreland	3,199 02	2,021	20,014 09	171 53	30,904 80	67 78	34 57	900 00	110 00	140 00
Salisbury	do	572 14	469	5,953 25	46 84	2,859 12	17 67	10 76	220 00	24 00	
Shédiac	do	1,881 71	874	12,874 42	97 46	12,287 82	40 31	10 68	620 00	90 00	100 00
Sheffield	Sunbury	130 85	263	6,135 82	39 62	1,983 25	15 79		186 00		
Shippigan	Gloucester	199 46	111	1,513 31	11 85	347 12	3 82		76 00	20 00	
Springfield	King	200 06	186	3,317 16	23 06	2,182 24	11 34		100 00	40 00	
Stanley	York	398 19	181	3,760 01	25 66	1,072 75	10 61		108 00		
Sussex Vale	King	2,258 78	1,438	17,963 84	148 67	16,368 10	54 32		680 00	100 00	
Tracadie	Gloucester	520 81	230	3,907 86	25 66	1,600 81	10 95		176 00		
Upham	King	26 02	72	1,384 47	10 64	494 72	3 96		20 00		
Upper Gagetown	Queen	125 87	202	3,203 28	23 24	1,555 85	9 97		48 00		
Upper Pockmouche	Gloucester	213 10	132	2,381 26	15 50	90 40	5 95		48 00		
Weldford	Kent	741 95	801	11,731 59	81 57	2,751 50	32 83		300 00	7 00	
Welsford	Queen	531 19	205	3,137 82	21 53	1,216 02	8 42		192 00	24 00	
Woodstock	Carleton	4,972 19	2,777	30,350 77	281 88	28,580 85	92 01		1,360 00	400 00	
Bureaux de poste non comptables		41,590 61							20,860 42	533 33	80 00
Total		185,618 37	64,328	908,819 57	7,073 10	893,529 53	2,135 09	952 71	48,992 92	3,700 33	1,045 00

† *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

**Bureau comptable depuis le 1er avril 1894.*

W. H. Smithson,
Comptable.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste payés.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Alberton	Prince	1,116 97	524	9,717 41	75 33	6,561 45	37 21	0 67	380 00	10 00	40 00
Belfast	Queen	249 61	108	1,620 87	12 38	216 15	4 25		100 00	40 00	
Charlottetown	do	14,353 21	3,121	59,457 05	517 42	84,021 40			*		
Georgetown	King	874 35	393	9,104 41	65 04	5,522 49	29 46	0 27	350 69	47 39	37 90
Tête de la baie Saint-Pierre	do	343 98	68	1,376 26	9 61	747 06	5 20		140 00	30 00	
Kensington	Prince	585 37	194	4,603 02	33 15	1,832 18	14 20	0 31	240 00	60 00	
Montague Bridge	King	929 43	1,010	23,018 71	154 33	7,818 91	68 60	6 54	340 00	100 00	
Mount Stewart	Queen	407 59	192	2,953 73	19 79	221 86	7 50		156 00	4 00	
Murray Harbour, Sud	King	319 52	475	6,098 18	45 87	2,912 57	20 80		110 00	4 00	
Souris, Est	do	1,288 03	512	7,643 95	59 80	9,392 07	35 10		460 00	90 00	60 00
Stanley Bridge	Queen	303 88	197	2,942 48	21 96	1,363 29	8 75	0 38	80 00		
Summerside	Prince	4,164 71	1,106	17,439 18	143 03	23,629 23	71 21		1,120 00	80 00	
Tignish	do	663 75	266	4,807 64	35 13	1,809 48	14 01	0 49	280 00	12 00	
Victoria	Queen	240 47	265	5,452 18	36 09	3,358 77	17 56	0 04	100 00		
Bureaux de poste non comptables		13,356 01							6,864 72	529 00	
Total		39,196 88	8,431	156,235 07	1,228 93	149,406 91	333 85	8 70	10,721 41	1,006 39	137 90

* *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

PROVINCE DU MANITOBA.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables eu opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste émis.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Alexander	Selkirk	960 01	790	14,198 92	96 23	2,633 08	37 38	....	400 00	8 00	75 00
Arden, Station	Marquette	647 75	550	7,172 85	52 21	3,254 04	21 68	....	250 00	....	....
Belmont	Selkirk	704 63	235	4,383 95	31 41	1,593 94	13 28	....	240 00	10 00	....
Beulah	Marquette	374 18	288	7,903 85	49 03	2,779 03	21 98	....	174 00	....	....
Binscarth	do	516 04	398	8,205 62	51 68	2,993 06	23 88	....	212 00	128 00	....
Birtle	do	1,235 29	701	10,130 03	78 34	5,910 80	30 62	3 04	590 00	42 00	100 00
Boissevain	Selkirk	2,440 57	1,192	19,619 50	138 66	7,982 62	51 96	7 76	700 00	60 00	150 00
Brandon	do	12,585 51	3,756	49,020 32	414 48	61,789 57	149 77	22 45	3,248 33	150 00	....
Carberry	Marquette	2,807 09	1,211	15,707 85	115 45	5,010 22	40 12	5 50	840 00	60 00	175 00
Carman	Selkirk	1,888 30	1,602	31,793 28	214 98	7,903 54	82 82	7 72	520 00	36 00	100 00
Cartwright	do	719 79	210	3,531 60	24 54	1,369 33	9 83	....	300 00	....	....
Deloraine	do	1,926 22	1,022	15,939 29	117 70	9,081 37	42 42	....	660 00	40 00	150 00
Dominion City	Provencher	488 25	692	10,468 42	73 25	2,240 91	27 32	3 12	180 00	....	....
Elkhorn	Selkirk	1,449 60	706	10,219 21	75 40	7,525 08	35 29	6 15	473 33	80 00	100 00
Emerson	Provencher	1,293 46	964	13,601 44	110 00	5,211 77	37 76	4 81	450 00	66 00	100 00
Fox-Warren	Marquette	224 30	153	1,656 57	11 32	954 67	5 12	....	96 00	....	....
Gladstone	do	1,100 88	665	11,004 74	77 46	6,101 35	30 14	2 33	424 00	14 00	75 00
Glenboro'	do	1,144 14	421	6,061 03	48 35	2,837 26	16 50	....	400 00	....	75 00
Gretna	Selkirk	1,697 18	573	7,723 09	71 25	2,172 84	19 65	....	520 00	20 00	100 00
Griswold	do	1,131 54	379	6,872 75	52 09	3,553 10	19 45	....	466 66	110 00	100 00
Hartney	do	1,535 68	685	11,608 65	82 08	5,524 12	33 85	....	520 00	16 00	100 00
Holland	Marquette	1,064 17	312	5,574 77	42 25	2,785 20	17 31	....	350 00	....	75 00
Joly	Provencher	267 39	33	636 54	5 59	297 01	1 67	....	110 00	....	....
Killarney	Selkirk	1,285 62	1,347	19,262 68	133 72	5,376 12	49 56	3 42	440 00	30 00	75 00
Lauder	do	380 27	122	1,983 98	13 47	1,255 57	6 35	....	150 00	....	....
McGregor, Station	Marquette	1,035 05	466	4,906 03	43 48	2,605 80	13 72	....	350 00	8 00	75 00
Manitou	Selkirk	1,992 69	1,984	38,421 22	266 13	11,028 49	101 53	28 87	580 00	72 00	125 00
Melita	do	1,639 37	781	11,324 94	81 19	9,201 42	32 62	1 03	652 00	40 00	150 00

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans le Manitoba—*Fin.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste émis.	Commission allouée aux directeur de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
*Millwood	Marquette	229 26	97	4,584 62	25 28	278 40	11 46	....	108 00	....	....
Minnedosa	do	2,305 97	1,307	16,507 88	139 43	11,883 38	54 46	7 85	700 00	24 00	150 00
Morden	Selkirk	3,283 90	2,533	47,377 64	336 09	15,536 39	123 31	10 29	950 00	8 00	200 00
Morris	Provencher	879 86	625	10,450 14	76 99	3,277 84	27 18	2 27	340 00	....	75 00
Napinka	Selkirk	607 87	401	6,353 57	44 26	1,211 33	16 03	....	352 00	....	75 00
Neepawa	Marquette	2,939 42	1,453	20,956 73	157 70	10,667 17	58 02	1 98	930 00	96 00	200 00
Newdale	do	562 23	307	5,306 83	36 85	1,342 56	14 38	....	160 00	8 00	....
Ninga	Selkirk	548 39	385	8,209 37	53 77	1,653 27	21 27	....	264 00	16 00	....
Notre-Dame de Lourdes	do	195 21	55	1,011 94	8 92	815 01	3 69	....	40 00	....	....
Oak Lake	do	1,652 45	732	11,483 23	80 64	5,857 29	34 25	....	586 66	....	125 00
Pilot Mound	do	1,654 38	578	7,024 85	61 61	10,415 55	21 84	3 47	500 00	30 00	100 00
†Pipestone	do	506 02	117	1,819 15	13 01	1,174 44	5 30	....	80 00	....	....
Portage-la-Prairie	Marquette	7,994 76	3,063	46,359 10	369 72	29,711 38	126 98	22 48	2,200 00	6 65	400 00
Rapid-City	do	1,311 81	936	12,427 83	101 80	7,812 83	38 10	9 16	500 00	....	100 00
*Rounthwaite	Selkirk	366 61	201	2,850 16	19 07	227 49	7 29		160 00	....	....
Russsell	Marquette	1,009 80	389	7,894 14	57 89	3,057 45	22 33	....	332 00	40 00	75 00
‖Saint-Alphonse	Selkirk	152 84	12	217 15	2 36	156 92	0 93	....	50 00	....	....
Saint-Boniface	Provencher	805 89	345	4,591 47	42 82	2,054 84	12 58	....	390 00	4 00	75 00
Saint-Laurent	Lisgar	241 57	94	1,154 58	9 05	958 36	3 63	....	100 00	....	....
Selkirk	do	1,660 21	1,050	17,413 13	129 75	5,313 15	45 88	11 54	482 66	50 00	100 00
Shoal Lake (*Lac Plat*)	Marquette	793 64	299	3,671 96	31 33	2,504 95	10 35	....	350 00	6 00	75 00
‖Sidney	Selkirk	488 50	34	346 87	2 46	55 85	0 87	....	144 00	6 00	
Solsgirth	Marquette	317 75	59	768 00	5 87	1,595 66	2 81	....	140 00	16 00	....
Souris	Selkirk	2,522 13	1,329	22,060 58	158 76	8,346 18	59 41	....	740 00	6 00	150 00
Stonewall	Lisgar	1,195 91	731	16,714 48	115 68	4,414 95	45 59	0 62	400 00	36 00	75 00
Virden	Selkirk	2,738 27	1,596	28,334 32	198 84	13,092 66	81 09	8 57	973 32	40 00	200 00
Wawanesa	do	1,017 20	371	6,892 66	46 28	876 62	18 14	....	350 00	....	75 00
Winnipeg	Lisgar	91,815 01	15,546	206,817 46	1,965 99	478,602 05	....	....	‡	....	....
Bureaux de poste non comptables	....	31,563 18	....	....	....	....	....	....	13,562 81	577 17	150 00
Total	....	205,895 01	56,883	868,532 96	6,863 96	802,865 28	1,840 80	174 43	40,091 77	1,959 82	4,300 00

**Bureau de poste non comptable depuis le 1er janvier 1894. † Comptable depuis le 1er octobre 1893. ‖ Comptable depuis le 1er janvier 1894. ‡Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

W. H. SMITHSON, *comptable.*

WILLIAM WHITE, *sous-directeur général des postes.*

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Balgonie	Assiniboïa	370 27	117	1,886 86	15 54	1,415 34	6 99		160 00	12 00	
Banff	Alberta	1,059 04	767	12,982 17	112 69	2,921 17	34 94	6 73	445 00		75 00
Battleford	Saskatchewan	648 04	707	10,719 86	79 19	2,103 10	29 20		300 00	12 00	37 50
* Broadview	Assiniboïa	677 69	309	4,501 13	32 20	1,847 44	13 24		284 00	8 00	
Calgary	Alberta	10,893 04	4,387	54,666 80	502 27	45,782 49	159 55	21 51	2,655 00	300 00	400 00
Cannington-Manor	Assiniboïa	686 86	302	4,611 65	44 48	1,818 74	14 82		290 00		
Edmonton	Alberta	3,410 16	1,770	22,984 07	187 81	21,688 09	80 56	7 77	865 00	60 00	293 41
Estevan	Assiniboïa	980 57	491	7,622 75	62 19	2,621 38	20 98	6 58	400 00	4 00	75 00
Fort-Saskatchewan	Alberta	520 62	324	8,705 65	55 10	4,275 32	24 15		180 00	6 00	
Grenfel	Assiniboïa	1,770 20	1,032	16,824 85	118 65	8,245 31	50 58	2 97	516 00		100 00
Indian-Head	do	1,602 05	1,077	27,152 50	173 31	4,793 67	73 95		520 00	20 00	100 00
Innisfail	Alberta	1,163 25	455	5,478 09	42 37	3,790 81	15 89		290 00		
*Lacombe	do	435 91	232	3,683 67	26 32	2,831 83	9 81		76 00		
Lethbridge	do	3,052 33	2,743	44,696 06	415 99	8,351 97	117 42	40 27	890 00	105 00	175 00
Macleod	do	1,823 27	1,652	31,939 89	227 22	6,973 54	85 84	5 57	550 00	48 00	125 00
Maple-Creek	Assiniboïa	1,237 92	611	12,005 75	94 00	4,370 59	32 27	5 18	396 66		75 00
Medicine-Hat	do	1,860 79	2,249	44,441 39	342 51	3,932 81	113 03	49 78	546 65		125 00
Moose-Jaw	do	2,460 58	1,374	19,706 66	153 47	9,457 47	52 59	16 32	765 00	8 00	150 00
Moosomin	do	3,365 41	1,183	18,448 50	142 74	12,382 31	55 48	3 49	976 00	200 00	200 00
Oxbow	do	847 40	628	5,987 01	45 37	6,806 21	18 87	1 05	400 00	18 00	
Pense	do	258 04	62	1,323 57	10 81	264 01	3 51		152 00		
Pincher-Creek	Alberta	828 49	590	10,945 65	77 21	2,682 82	28 72		310 00	4 00	37 50
Prince-Albert	Saskatchewan	2,404 22	1,305	17,676 16	140 85	8,688 03	50 45	4 20	690 00	52 00	150 00
Qu'Appelle	Assiniboïa	921 53	482	7,264 45	56 72	4,307 27	21 73		380 00	36 00	75 00
Qu'Appelle-Station	do	1,568 19	831	11,068 41	87 20	6,164 22	34 29	5 57	577 00	150 00	125 00
Red-Deer	Alberta	988 29	599	7,899 27	60 37	8,894 52	25 26		320 00		75 00
Régina	Assiniboïa	7,750 22	2,139	32,305 08	265 77	29,646 10	93 90	18 50	2,032 49	300 00	29 18
Saltcoats	do	732 38	264	3,706 33	27 34	4,101 64	15 32		390 00	29 00	75 00

* *Bureau comptable depuis le 1er octobre 1893.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans les Territoires du Nord-Ouest—*Fin.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
South-Edmonton......	Alberta..	758 13	360	6,470 98	48 39	2,542 29	17 55	....	220 00	....	....
Swift-Current.........	Assiniboïa....	580 64	309	3,330 22	33 94	601 66	8 47	....	206 66	8 00	....
Wapella	do	907 61	518	11,760 98	76 96	2,297 27	32 47	. ...	356 00	16 00	75 00
Whitewood-Station ...	do	1,358 18	565	11,383 35	85 80	8,967 15	44 41	7 40	480 00	100 00	100 00
Wolseley	do	968 47	474	8,551 16	59 76	6,261 01	24 47	4 41	352 00	60 00	75 00
Yorkton	do	1,056 96	312	5,422 52	38 24	6,125 91	17 21	.. ..	380 00	36 00	75 00
Bureaux de poste non comptables	....	18,452 46	....	... .	....	.. ..	.. ..	....	7,143 75	206 00	....
Total.........	....	78,399 21	31,211	498,153 44	3,942 78	247,953 49	1,427 92	207 30	25,495 21	1,798 00	2,822 59

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

État indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'épargne.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Agassiz	Yale-Kootenay	672 46	410	7,326 62	51 73	2,433 10	19 11		180 00		
Alberni	Vancouver	366 71	502	5,603 75	48 41	2,449 36	15 25		100 00	2 00	
Aldergrove	New-Westminster	92 53	120	1,543 32	11 00	573 40	3 95		44 00		
Ashcroft-Station	Yale	898 74	883	17,451 73	141 60	6,956 42	44 70	9 28	330 00	120 00	
Barkerville	Caribou	246 03	650	16,081 93	105 18	935 07	40 59	7 97	130 00		
Burgoyne-Bay	Vancouver	73 17	95	1,684 78	13 64	1,088 50	4 20		44 00		
Chemainus	do	242 49	302	3,159 16	28 85	1,676 23	8 85		160 00		
Chilliwack	New-Westminster	1,571 84	1,513	30,644 92	219 91	13,492 43	82 78	4 26	480 00	44 00	100 00
Clinton	Caribou	564 17	545	14,749 31	100 56	2,805 67	37 13		230 00	60 00	
Comox	Vancouver	303 93	605	11,867 88	87 68	4,803 34	30 79	8 35	160 00	10 00	
Corfield	do	136 82	169	1,512 72	17 21	469 66	4 12		44 00		
*Courtney	do	255 17	235	5,579 47	37 81	223 60	13 95		50 00		
Coutlee	Yale-Kootenay	137 96	117	2,055 48	17 83	784 39	5 18		76 00	4 00	
Donald	do	1,040 74	767	14,613 27	124 93	2,067 98	36 86	2 06	440 00		80 00
Duncan's-Station	Vancouver	622 03	613	8,406 66	75 28	3,765 21	24 82	7 47	220 00		
Enderby	Yale-Kootenay	578 75	394	7,619 92	55 28	2,296 32	22 00		230 00	20 00	
Esquimalt	Victoria	1,338 78	450	5,835 42	74 37	1,263 82	17 18		480 00		100 00
Field	Yale-Kootenay	553 65	293	6,586 77	65 39	400 72	16 71	10 63	260 00		
Golden	do	1,272 48	488	8,521 16	75 89	2,318 97	22 17		340 00	48 00	75 00
Hope	Yale	157 25	264	4,390 43	32 63	228 83	10 99		72 00		
Illicillewaet	Yale-Kootenay	141 31	240	4,127 79	31 63	73 12	10 31		95 00		
Kamloops	Yale	2,937 14	1,960	32,951 67	266 14	12,337 42	87 39	4 79	820 00	50 00	175 00
Ladner's-Landing	New-Westminster	974 83	769	13,245 41	114 35	5,490 75	34 24	0 90	370 00		75 00
Langley	do	345 82	356	5,897 67	43 07	3,008 97	16 22		200 00	36 00	
Lytton	Yale	508 24	400	9,615 87	68 54	1,005 64	24 10		180 00		
Mission-City	New-Westminster	992 47	674	6,491 44	62 83	4,291 20	18 45		300 00	40 00	
Nanaïmo	Vancouver	6,558 83	6,958	112,225 54	1,106 44	33,952 39	305 94	103 15	1,680 00	200 00	
Nelson	Yale-Kootenay	2,693 36	1,250	19,729 17	183 85	6,634 93	56 80	0 22	750 00	96 00	150 00

* *Bureau comptable depuis le 1er janvier 1894.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans la Colombie-Britannique—*Fin.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total de la commission reçue du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
New-Westminster	New-Westminster ..	10,244 95	5,020	74,616 09	690 15	51,119 11	204 71	64 31	2,700 00	150 00	....
Nicola-Lake	Yale	304 47	280	3,511 36	26 55	720 21	9 13	0 32	190 00	....	....
Plumper-Pass	Vancouver	270 34	268	2,365 23	19 58	653 76	5 95	....	100 00	....	....
Port-Hammond. . . .	New. Westminster .	457 92	272	3,811 98	29 43	2,776 10	10 21	3 22	132 00	....	....
Quesnelle......... ...	Caribou	313 45	514	12,739 86	84 72	971 88	31 91	....	130 00	....	....
Revelstoke	Yale-Kootenay	1,362 74	699	14,609 25	125 84	5,452 13	39 92	3 98	320 00	160 00	75 00
Soda-Creek..	Caribou	216 23	215	6,090 20	41 91	778 50	15 89	....	84 00	4 00	....
Spence's-Bridge	Yale	211 77	369	5,058 27	40 63	229 68	12 65	....	85 33	40 00	....
Sumas	New-Westminster ..	147 10	213	2,451 72	18 31	808 44	6 90	....	50 00	....	....
Union	Vancouver	868 94	1,743	63,212 63	416 36	2,221 39	158 25	....	200 00	....	....
Vancouver	New-Westminster ..	27,109 79	11,515	166,244 80	1,640 79	117,576 78	478 21	63 10	3,600 00	120 00	50 00
Vernon	Yale-Kootenay	2,667 13	1,275	19,567 19	156 83	9,259 53	56 56	0 55	650 00	50 00	150 00
Victoria.........	Victoria...	41,690 56	14,767	205,994 10	2,166 75	186,539 27	....	....	†	....	....
Wellington...........	Vancouver	1,707 99	3,352	69,169 03	672 35	4,486 82	179 96	109 29	440 00	....	100 00
Yale	Yale	503 79	293	6,299 49	46 72	2,605 79	18 42	....	150 00	....	....
Bureaux de poste non comptables	....	21,199 33	....	....	....	....	....	....	8,263 84	167 00	87 50
Total........	....	135,554 20	62,817	1,035,260 46	9,438 95	504,026 83	2,243 45	403 85	25,560 17	1,421 00	1,217 50

† *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

ANNEXE C.

RÉSUMÉ DES OPÉRATIONS

RELATIVES AUX MANDATS-POSTE

RÉSUMÉ des opérations relatives aux mandats-poste en Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

	Nombre de mandats.	$ c.	$ c.
Montant total des mandats émis dans Ontario	606,657		6,531,930 03
do do Québec	112,992		1,639,607 09
do do Nouvelle-Ecosse	109,091		1,607,451 57
do do Nouveau-Brunswick	64,328		908 819 57
do do Manitoba	56,883		868,532 96
do do Territoires du Nord-Ouest	31,211		498,153 44
do do Colombie-Britannique	62,817		1,035,260 46
do do Ile du Prince-Edouard	8,431		156,235 07
Nombre et montant total des mandats émis	1,052,410		13,245,990 19
Montant total des mandats payés dans Ontario		6,694,443 46	
do do Québec		1,814,531 59	
do do Nouvelle-Ecosse		1,592,229 80	
do do Nouveau-Brunswick		893,529 53	
do do Manitoba		802,865 28	
do do Territoires du Nord-Ouest		247,953 49	
do do Colombie-Britannique		504,026 83	
do do Ile du Prince-Edouard		149,406 91	
			12,698,986 89
Total des émissions et paiements			25,944,977 08

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

ANNEXE D.

PERTES ENCOURUES DANS LA PERCEPTION DU REVENU POSTAL ET DANS L'OPÉRATION DES MANDATS-POSTE ET DE LA CAISSE D'ÉPARGNES.

ÉTAT indiquant les pertes encourues dans la perception du revenu postal et dans l'opération des mandats-poste et de la caisse d'épargnes, en Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.

	$ c.
Timbres-poste détruits par le feu à Aldergrove, C.-B., 1er mai 1893	40 00
do do Allenford, Ont., 29 septembre 1893	2 00
do do Coatsworth-Station, Ont., 13 octobre 1893	8 50
do do Donald, C.-B., 31 octobre 1893	20 00
do do Edgett's-Landing, N.-B., 9 avril 1894	2 50
do do Gibson, N.B., 20 juin 1893	30 00
do do Hillsdale, Ont., 16 octobre 1893	43 50
do do Huntsville, Ont., 18 avril 1894	7 12
do do Lisle, Ont., 8 avril 1894	5 00
do do Mill-View, I.P.-E., 10 juin 1893	7 19
do do Moulton-Station, Ont., 11 octobre 1892	10 00
do do Newdale, Man., 19 octobre 1893	52 59
do do Passage d'eau de Sainte-Marie, N.-B., 17 janvier 1893	2 50
do do Spring-Brook, Ont., 20 octobre 1893	4 80
do do Victor, Ont., 22 juillet 1892	2 50
do do Waverley, Ont., 1er octobre 1893	23 03
do do Windsor-Mills, Qué., 30 janvier 1894	54 09
do do Yarmouth-Centre, Ont., 10 janvier 1894	10 75
Timbres-poste dérobés à Algonquin, Ont., 5 octobre 1893	5 50
do do Ayr, Ont., 8 mars 1894	6 05
do do Consecon, Ont., 18 août 1893	91 17
Timbres-poste et fonds des postes dérobés à Dundas, Ont., 20 octobre 1893	242 38
do do do Fenelon-Falls, Ont., 14 octobre 1893	327 16
Timbres-poste dérobés à Kettleby, Ont., 20 novembre 1893	59 78
do do do 8 mars 1892	24 37
do do L'Assomption, Qué., 12 septembre 1893	42 00
do do Oakville, Ont., 10 mars 1894	287 00
do do Phelpston, Ont., 10 août 1893	14 22
do do Port-Daniel-Est, Qué., 6 février 1894	8 00
do do Richmond, Qué., 17 novembre 1893	166 33
Timbres-poste et fonds des postes dérobés à Trois-Rivières, Qué., 27 décembre 1893	576 30
Total	2,176 33

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

ANNEXE E

TRANSACTIONS DE LA

CAISSE D'ÉPARGNES DES POSTES

TABLEAU (en conformité de l'acte 52 Vic., chap. 20, art. 12) des transactions de la caisse d'épargnes des postes durant l'exercice expiré le 30 juin 1894, et du montant total dû aux déposants à la fin de cette période.

	$ cts.		$ c.
Solde dû aux déposants au 30 juin 1893	24,153,193 66	Remboursements aux déposants durant l'année	7,473,585 46
Dépôts reçus durant l'année	7,524,286 00	Solde dû aux déposants au 30 juin 1894	25,257,868 14
Intérêt alloué aux déposants durant l'année, en conformité du statut	835,800 34		
Montant des comptes des déposants transférés d'agences fermées de la caisse d'épargnes de l'Etat	218,173 60		
	32,731,453 60		32,731,453 60

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

DAVID MATHESON,
Surintendant, division de la caisse d'épargnes.

ANNEXE F.

RELEVÉ DES LETTRES DISPARUES

CLASSE A.—LETTRES CHARGÉES.

LISTE de tous les cas, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste au Canada, avec les détails de chaque cas et le résultat des enquêtes faites par le département.

CLASSE A.

LETTRES CHARGÉES.

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1892.	$ c.					
1	....	Brockton, Mass.	2 juin...	15 00	Mme A. Nicholson.	Bucklaw, N.-E..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Le chargement de cette lettre ayant cessé accidentellement au bureau de poste de Whycocomagh, N.-E., le dir. de p. en a remboursé le contenu.	3
2	R. B. Kinley	Paradise-Lane, N.-E.	11 do ...	35 00	Samuel Simpson.	Summerside, I.P.-E.	do ..	Comme rien ne prouvait que cette lettre eût été expédiée du bureau de poste de Paradise-Lane, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
3	Edward Thorne...	Seguin-Nord...	20 déc....	5 00	Ann Byrns.....	Guelph.........	do ..	Cette lett. ay. été dél. à une pers. aut. qu'à la dest. au b. de p. de Guelph, le dir. de p. en a remb. le contenu.	3
			1893.						
4	A. Rousseau	Hochelaga......	15 mai....	8 00	*Ottawa Daily Citizen.*	Ottawa.........	On a déclaré n'avoir reçu que $4.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
5	John Staples.. ...	Black-Lake.....	17 do	3 20	J. Breton.......	Bienville.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Comme rien n'établissait que cette lettre eût été expédiée du bureau de poste de Black-Lake, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
6	D. H. Barr.	North-Bay......	20 do	16 00	Dominion Suspender Co.	Niagara-Falls...	do ..	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de North-Bay, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
7	Thos. Matchett...	Fetherston......	22 do	20 00	Mme T. Matchett	Haldane-Hill....	On a déclaré n'avoir reçu que $10.	*Voir* le cas n° 219, classe A.	5
8	Mme M. Cardiff.	Balsam-Hill	24 do .. .	1 00	Chas. Starket Cie	Toronto..	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Cette lettre n'ayant pas été l'objet de précautions suffisantes au bureau de poste de Balsam-Hill, le directeur de p. en a remb. le contenu.	5

9	Robert Reilly....	Neepawa........	25 do ..	3 00	Bur. des Terres fédérales.	Minnedosa......	do ..	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
10	Joseph Maxcon..	Selkirk-Est Man.	19 juin...	4 07	A. R. McNicol..	Winnipeg... ..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Selkirk-Est, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
11	James Miller......	Faub. St-Jean..	29 do ..	10 00	Canada Meat Packing Co.	Montréal.	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
12	James Wilson.....	Rockaway, N.-Y	30 do ..	5 00	Mme Jas. Wilson	do	Le destinateur a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Le contenu de cette lettre a été remboursé par un facteur du bureau de poste de Montréal, qui l'avait délivrée à une personne autre que la destinataire.	3
13	J. et E. Malkin...	Sprucedale......	5 juill...	3 25	D. Forsyth et Cie	Berlin, Ont.....	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Voir le cas n° 19, classe A	5
14	Samuel Hinton...	Royston	17 do ..	2 25	Mary Hinton. .	Port-Hope......	do ..		
15	George Alexander.	do	21 do ..	5 00	Chas. Stark et Cie	Toronto	do ..		
16	T. A. Duncan....	Haldane-Hill....	28 do ..	3 00	E. A. Reed	Bracebridge.....	On a déclaré n'avoir reçu que $1.		
17	John Boulter....	Yearley's... ..	28 do ..	20 00	W. G. Bingham.	Orillia	On a déclaré n'avoir reçu que $15.		
18	Mlle Martha Moody.	Honora.	7 do ..	4 00	Mme F. Ferguson	Dromore........	On a déclaré n'avoir reçu que $2.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
19	Mme Robert Patterson.	Orangeville.....	11 do ..	20 00	Wm. Patterson.	Bertha, Man....	On a déclaré n'avoir reçu que $10.	Les différences dans ces cas ont été remboursées par le directeur de poste de Nesbitt, Manitoba, la preuve amenant à la conclusion que ces lettres avaient été ouvertes en passant à ce bureau.	5
20	Banque Impériale.	Brandon.. .	13 do ..	40 00	Mlle M. Nesbitt,	Nesbitt, Man....	On a déclaré n'avoir reçu que $30.		
21	MM. Kelman et Fletcher.	Tilsonburg......	19 do ..	6 00	Alex. McFarlane	Otterville, Ont..	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
22	J. F. Allen.......	Hillsdale.	18 do ..	60 56	Caldicott, Burton et Spence.	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $55.56.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
23	Mlle Lane........	Magnolia, Mass.	28 do ..	5 00	Rév. V. Ferrière.	Hathaway, Qué.	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	La preuve indiquant que cette lettre avait été ouverte au bureau de poste de Hathaway, le contenu en a été remboursé par le directeur de poste.	5
24	Peter Birdsell....	Delhi...	31 do ..	2 50	R. H. Tisdale...	Attercliffe..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	On croit que cette lettre a été soustraite par des voleurs qui ont forcé le bureau de poste de Delhi, dans la nuit du 31 juill. 1893. On a obligé le dir. de poste d'en remb. le cont. parce qu'il avait nég. de la m. s. clé.	8
25	David Warrender.	Montréal..	1er août..	25 00	Mme A. Warrender.	Brockville	On a déclaré n'avoir reçu que $20.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
26	Mlle C. Monteith.	Rosseau	1er do ..	10 00	Mme H. Smith..	Toronto	On a déclaré n'avoir reçue que $5.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7

A. Lettres chargées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1893.	$ c.					
27	David Overend....	Charlinch.....	8 août...	37 00	J. H. Mason....	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $32.		
28	T. H. Shipway ...	Toronto	15 do ..	5 00	Mme Shipway .	Haldane, Hill..	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	*Voir* le cas n° 219, classe A.....	5
29	Rév. Saml. Dinnick	Starrat, Ont....	21 do ..	15 00	Dr Sutherland..	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $5.		
30	Mme Mary Cook..	Calgary	14 do ..	11 00	T. Eaton et Cie.	do	On a déclaré n'avoir reçu que $6.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
31	Mme Vermylea. ..	Consecon.	15 do ..	15 00	George Clinton.	Belleville	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Des voleurs sont entrés avec effraction dans le bur. de poste de Consecon pendant la nuit du 15 août 1893, et ont soustrait ces lettres. Pas d'ind. p. mettre sur la voie des coupables.	9
32	George Cram.....	do	15 do ..	18 00	John McKenzie.	Ormsby....			
33	Charles Frawley..	St-George, N.-B.	24 do ..	8 00	S. H. Barker....	St-Jean, N.-B...	On a déclaré n'avoir reçu que $3.	L'enquête a établi qu'on n'avait pas eu l'attent. nécess. pour cette lettre au bureau de poste de Saint-Jean, N.-B. Deux commis de ce bureau par les mains desquels avait passé cette lettre ont remboursé la perte.	5
34	Simon McVeity...	Perth..........	26 do ..	5 00	Wm. Halliday..	Pakenham... .	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
35	Mme R. H. Green.	Barrie	7 sept...	3 00	Mme Benjamin.	Toronto	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
36	Elie Desrochers...	Repentigny	11 do ..	2 00	Société de Bienfaisance.	Joliette	do ..	Des voleurs ont forcé le bur. de poste de L'Assomption dans la nuit du 12 sept. 1893, et ont soustrait le contenu de cette lettre. Aucun indice p. mettre sur la voie des coupables.	9
37	W. H. Copeland..	Portage la Prairie	14 do ..	10 00	Mme Thos. Robinson.	Toronto	do ..	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7

38	Amos Barnes . . .	Selkirk-Est, Man.	do 14. .	1 50	"Farmers Advocate."	Winnipeg	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Selkirk-Est, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
39	W. S. Mabee. . . .	Springfield, Ont.	15 do . .	15 00	M. Clarence Mabee.	Guysborough, Ont.	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
40	Mlle Mary Hayden	Barrie.	18 do . .	2 00	Mlle C. Hayden.	London	do . .	do do . .	7
41	Banque Impériale.	Winnipeg	21 do . .	5,000 00	Banq. Impériale.	Edmonton, Alta.	On a déclaré n'avoir reçu que $4.890.	do do . .	7
42	Belle Morrison. . . .	Reay.	23 do . .	13 51	W. S. Morrison.	Sprucedale.	On a déclaré n'avoir reçu que $6.51.	*Voir* le cas n° 219, classe A.	5
43	Thos. McIntyre. . .	Eburne, C.-B. . . .	26 do . .	7 00	MmeT McIntyre	Fenelon-Falls. . .	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Des voleurs ont forcé le bureau de poste de Fenelon-Falls dans la nuit du 14 octobre 1893, et ont enlevé le contenu de cette lettre.	9
44	Goldie et Fisher. . .	Huntsville.	26 do . .	22 20	James Robinson.	Montréal.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Cette lettre a été perdue par un facteur du bureau de poste de Montréal, qui en a remboursé le contenu.	3
45	F. Hiscox	New-York.	29 do . .	2 86	H. W. Flintoff. .	Taunton, Ont. . .	do . .	Des voleurs ont pénétré avec effraction dans le bureau de poste d'Oshawa le matin du 2 octobre 1893, et ont soustrait cette lettre. On a obligé le direct. de poste d'en rembourser le contenu parce qu'il l'avait laissée dans un tiroir non fermé à clé.	8
46	Le direct. de poste	Waverley	30 do . .	9 00	Banque de Montréal.	Ottawa.	do . .	Un incendie a détruit le bureau de poste de Waverly le 1er oct. 1893, et cette lettre y a été brûlée.	10
47	Gavin Laurie	Royston	1er oct. . .	20 00	J. H. Masson. . .	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $10.	*Voir* le cas n° 219, classe A.	5
48	George Alexander.	do	4 do . .	5 40	Thos. Lawless . .	do	On a déclaré n'avoir reçu que 40c.		
49	J. E. Clarke . . .	do	4 do . .	1 00	Rév. Miheel. . . .	do	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.		
50	Ann Kalkhorst . . .	Haldane-Hill. . .	6 do . .	2 00	H. Comstock . . .	Brockville.	do		
51	Mme Fleming.	do . . .	10 do .	10 00	W. Fleming . .	Sundridge	do		
52	James Fleming. . . .	Sundridge.	10 do . .	25 00	Robt. McGowan	Haldane-Hill . . .	On a déclaré n'avoir reçu que $15.		
53	Rév. W. Reminton	do	10 do . .	5 00	R. H. Tothill. . .	Shanty-Bay.	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.		
54	A. C. Fraser . . .	Charlinch.	14 do . .	8 00	Mlle V. Fraser. .	Toronto	On a déclaré n'avoir rçu que $3.		

A. Lettres chargées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, de soustra tion ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1893.	$ cts.					
55	Robert Fair......	Charlinch	14 oct. ..	1 00	W. G. Fair.....	Toronto........	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	*Voir* le cas n° 219, classe A...... . .	5
56	Mme T. P. Galt ..	Toronto	23 do ..	25 00	Thos. P. Galt...	Haldane-Hill....	On a déclaré n'avoir reçu que $15		
57	Rév. A. Findlay..	Barrie..........	4 do ..	195 00	Rév. Wm. Reid.	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $190.	Pas de preuve pour expliquer cette prétendue différence.	7
58	John Kerr........	Flamboro'Centre	5 do ..	17 00	Gowdy Manufacturing Co.	Guelph....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Déclaré avoir été soustraite du bureau de poste de Flamboro'-Centre par des voleurs dans la nuit du 5 octobre 1893. Pas d'indice pour mettre sur la voie des coupables.	9
59	Mme Thos. Depew	Ingersoll........	10 do ..	5 00	J. F. Depew....	Frankford, Ont..	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Pas de preuve pour expliquer cette prétendue différence.	7
60	W. J. Foran......	Joggin-Mines, N.-E.	10 do ..	16 00	C. W. J. Upham	Sussex, N.-B..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Volées du bureau de poste de Joggin-Mines par un garçon de 14 ans, qui était employé comme courrier entre ce bureau et la gare du chemin de fer. Burke a été traduit devant un magistrat à Joggin-Mines, et condamné à $15 d'amende et aux frais en vertu de l' "Acte concernant les jeunes délinquants." On a recouvré de Burke $55 du montant contenu dans les lettres, et la balance ($21) a été remboursée par son père.	3
61	A. E. Melanson...	do ..	14 do ..	60 00	Halifax Banking Co.	Amherst, N.E.			
62	George Lavery ...	Glencairn.......	12 do ..	3 00	E. S. Miller ...	St. Thomas, Ont.	On a déclaré n'avoir reçu que $1.	Pas de preuve pour expliquer la prétendue différence. L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée.	7

63	James Holiday....	Dewittville, P.Q.	11 do ..	5 20	McBride, Harris et Cie.	Montréal........	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Le contenu a été remboursé par un courrier sur chem. de fer voyageant entre Montréal et Dundee, lequel n'av. pas cont. le charg. de cette l.	3
64	W. J. Finn......	Peterborough ...	12 do ..	5 00	Mme J. Finn...	Fenelon-Falls..	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Le bureau de poste de Fenelon-Falls a été forcé par des voleurs dans la nuit du 14 octobre 1893, et ils ont soustrait le contenu de ces lettres.	9
65	T. Richardson ...	Warwick..	12 do ..	2 00	Capit. J. Moody.	do			
66	Le direct. de poste.	Fenelon-Falls...	14 do ..	100 00	Banq. de Montr.	Ottawa......			
67	Nicholas-Lake....	Moran, Mich...	15 do ..	5 00	Charles Lake...	Irondale........	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Les circonstances font croire que le contenu de cette lettre a été probablement soustrait au bureau de poste de Kinmount, et le directeur de poste a en conséquence remboursé la perte. Le sous-directeur de poste, soupçonné du vol, a été mis en jugement. Le procès est encore pend.	9
68	Banque Impériale.	Edmonton......	16 do ..	$780 d'amalgame en or.	Banq. Impériale	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $750 d'amalgame en or.	Aucune preuve pour expliquer la prétendue différence, quoiqu'il ait été établi que le paquet n'était pas fait avec beaucoup de précaution.	7
69	Mme Marriott	Parry-Sound....	17 do .	3 00	D. Campbell....	Stayner	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	On affirme que le colis postal contenant ces lettres a été expédié de Parry-Sound, le 18 octobre 1893, à Toronto et au bureau de poste du chemin de fer de Gravenhurst, mais on n'a pas pu avoir de preuve de sa réception par ce dernier bureau.	2
70	James Walker.. .	do	18 do ..	2 00	Sam'l Wahbasee	Chippawa-Hill..			
71	Frank Lafex.	do	18 do ..	15 00	J. C. Peters. ...	Toronto			
72	B. Trotter.......	Brandon	18 do ..	200 00	Fred. H. Trotter.	Killarney, Man.	On a déclaré n'avoir reçu que $180.	Aucune preuve pour expliquer cette prétendue différence.	7
73	W. Gatenby ..	Hamilton	19 do .	20 00	G. Baker. ..	Millgrove.......	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Le bureau de poste de Dundas a été forcé par des voleurs dans la nuit du 20 octobre 1893, et ces lettres furent volées.	9
74	Le direct de poste.	do	19 do ..	$8 en timb.-poste.	Le dir. de poste.	Kirkwall.			
75	Mlle M. Batters..	Holland, Man...	do 20..	5 70	T. Eaton et Cie.	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que 70c.	Aucune preuve pour expliquer cette prétendu différence.	7
76	M. O'Brien.......	Greeley, Ont....	21 do ..	50 00	Watson Manufacturing Co.	Ayr, Ont......	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Rien ne prouvant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Greeley, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
77	John Lequée......	do	1er nov..	50 00	Banque des Marchands.	Galt...........	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Rien ne prouvant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Greeley, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
78	H. S. Miles.... ..	Oromocto, N.-B.	2 do ..	10 00	Min. de la mar. et des pêcher.	Ottawa.........	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement, mais il n'y a pas lieu de croire que cette perte est arr. en cours de transm. par la poste.	7
79	F. G. Anett ..	Gaspé Basin....	3 do ..	65 00	do ..	do			

A. LETTRES CHARGÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1893.	$ c.					
80	John Vanderburgh	Effingham......	4 nov...	10 00	McColl Bros & Co	Toronto	Les destinataires ont déclaré ne pas l'avoir reçue.	On croit que cette lettre a été volée par un postillon malhonnête emp. sur la route de Fonthill et Pelham-Nord. Preuve insuffisante pour justifier sa mise en jugement. Contenu remboursé par l'entrepreneur du service en question.	3
81	T. H. Hadley.....	Gooderham.....	4 do ..	3 25	Harris H. Fudger	Toronto	do ..	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Gooderham, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
82	A. W. Brown.....	Aldershot, Ont..	7 do ..	6 30	Edward Cash...	Seaforth, Ont...	On a déclaré n'avoir reçu que $5.30.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
83	Wm. Shearing, jne	Cobble-Hill, C.B.	3 do ..	25 00	C. Stark et Cie.	Toronto	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Par suite d'un accident arrivé à un train en destination de l'est sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à Sea-Bird-Bluff le 5 novembre 1893, le wagon-poste attaché à ce train a été précipité dans le fleuve Fraser et ces lettres ont été perdues.	10
84	Mme Jas. S. Grant.	New-Westminster, C.-B.	4 do ..	3 00	C. S. Botsford et Cie.	do			
85	Mlle Mollison ...	Field, C.-B.....	4 do ..	50 00	James Mollison.	Macleod, Alba..	On a déclaré les avoir reçues sans leur contenu.	Le bureau de poste de McLeod a été forcé par des voleurs dans la nuit du 9 novembre 1893, et ces lettres ont été dépouillées de leur contenu.	9
86	Macdonald, Tupper, Phippen et Tupper.	Winnipeg	3 do ..	1 03	Le shérif......	do ..			
87	Jos. A. Danfield..	Petrolea.... ...	20 do ..	113 00	A. McMurphy..	Oil Springs, Ont.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Des voleurs ont forcé le bureau de poste de Oil-Springs dans la nuit du 21 novembre 1893, et ont soustrait cette lettre. Pas d'indice pour mettre sur la voie des coupables.	9
88	Peter McGregor...	Dundalk........	21 do ..	30 00	W. T. Wilson...	Barrie..........	On a déclaré n'avoir reçu que $20.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
89	D. W. Slocum...	Spry, Ont	22 do ..	40 00	John Slocum....	Petrel, Man....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Pas de preuve pour expliq. ce prétendu détourn. Cette lettre étant disparue du bur. de poste de Carberry, Man., le dir. de poste en a remb. le cont.	3

90	John Buttler......	Toronto	22 do ..	100 00	Stephen Rogers.	Kettleby........	do ..	Des voleurs ont forcé le bureau de poste de Kettleby le matin du 24 novembre 1893, et ont soustrait cette lettre.	9
91	Lottie Fitzgerald..	Centreville, N.B.	24 do ..	75 00	Brock et Patterson.	St-Jean, N.-B..	do ..	Le sac contenant ces lettres a été lacéré à la gare du chemin de fer de Florenceville, N.-B., dans la nuit du 24 novembre 1893, et le contenu a été volé. On n'a pas pu découvrir d'indices pour mettre sur la voie des coupables.	9
92	C. M. Sherwood..	do ..	24 do ..	27 49	J. Harris et Cie.	do ..			
93	do ..	do ..	24 do ..	16 62	J. Robertson et Cie.	do ..			
94	G. R. Balloch....	do ..	24 do ..	110 00	W. P. Hunt....	Woodstock, N.B.			
95	J. A. Owens......	do ..	24 do ..	1 00	*Family Herald*..	Montréal......			
96	W. J. Suffel......	Smith's-Falls ...	21 do ..	10 00	A. W. McCordick.	Ottawa.........	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
97	George Hayatt....	Stamford.......	1er déc. ..	6 00	Peter Metler....	Pelham-Nord. ..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	On croit que cette lettre a été volée par un postillon malhonnête sur la route de Fonthill et Pelham-Nord. L'entrepreneur du service en question en a remboursé le contenu.	3
98	Alex. Mountain...	Cheltenham, Ont	2 do ..	1 00	*Farmers Advocate.*	London, Ont...	do ..	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Cheltenham, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
99	George Wright ...	Huntingdon-Ouest.	4 do ..	8 35	Frost et Wood. .	Smith's-Falls ...	do ..	Un courrier sur le chemin de fer de Belleville et Madoc n'ayant pas donné suite au chargement de cette lettre, il en a remboursé le contenu.	3
100	D. F. Burk.......	Burk's-Falls....	7 do ..	231 00	Banque de Montréal.	Ottawa.	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	On croit que cette lettre a été ouverte en cours de transmission par la poste. Un courrier sur chemin de fer, P. J. Duffy, soupçonné d'être impliqué dans cette affaire, a été arrêté et mis en jugement, mais, malgré de très fortes présomptions de culpabilité, il a été acquitté. Ce courrier a été destitué.	6
101	Mrs. A. McPhee..	Detroit, Mich...	8 do ..	3 00	Mlle Annie McNeil.	Shipka	do ..	D'après la preuve, on a conclu que cette lettre avait été ouverte au bureau de poste de Khiva. La personne ayant la charge de ce bureau a été congédiée.	6
102	Joseph Turcotte ..	Macnider.......	10 do ..	13 00	Louis Mercier...	Québec	On a déclaré n'avoir reçu que $7.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
103	D. W. Sutherland.	Kelowna, C.-B..	12 do ..	45 00	Henry Jewell...	Victoria, C.-B..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Kelowna, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3

A. Lettres chargées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départemenale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1893.	$ c.					
104	Thos. Morrison...	Hamiota, Man..	14 déc. ..	30 00	A. Bell.........	Palmerston, Ont.	On a déclaré n'avoir reçu que $24.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement. L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée.	7
105	Mme J. R. McLachlan.	Deadwood, Dak.	19 do ..	5 00	Mlle Lucy Usherwood.	Hillsburgh, Ont.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Des voleurs ont pénétré au bureau de poste de Hillsburg dans la nuit du 29 décembre 1893, et ont soustrait cette lettre. Le directeur de posté ayant négligé de la metttre sous clé, en a remboursé le contenu.	8
106	Victor Lord......	Saint-Justin.....	23 do ..	10 50	Alphonsine Lord	Tr.-Rivières, Q.	do	Soustraites du bur. de poste des Trois-Rivières par des voleurs dans la nuit du 27 décembre 1893. Le directeur de poste en a remboursé le contenu, ces lettres n'ayant pas été délivrées, quoiqu'elles eussent été demandées lorsqu'elles étaient encore au bureau de poste.	8
107	Dolphice Boucher.	Hunterstown ...	23 do ..	15 00	Joseph Lapolice.	do ..			
108	V. Dufresne......	Sainte-Clothilde.	26 do ..	3 00	P. Guilbert.. ..	do ..	do	Soustraites du bureau de poste des Trois-Rivières par des voleurs dans la nuit du 27 décembre 1893.	9
109	Dame veuve Marquis.	Batiscan.......	27 do ..	150 00	C. A. Sylvestre..	do ..			
110	D. E. Archambault	Saint-Pierre-les-Becquets.	27 do ..	53 00	do ..	do ..			
111	Jos. Thibodeau...	Champlain......	27 do ..	25 00	La Banque du Peuple.	do ..			
112	E. Desilets.......	Grandes-Piles ..	27 do ..	73 00	do ..	do ..			
113	W. T. Lonsdale...	Winnipeg......	27 do ..	5 00	H. Mandeville..	Oakville, Man..	do ..	Le directeur de poste d'Oakville ne pouvant montrer ce qu'il avait fait de cette lettre, en a remboursé le contenu.	3
114	Mme John Whitson.	Fort-Saskatchewan.	28 do ..	1 00	"*Star*" et "*Herald*," Montréal	Montréal......	do ..	Comme il n'y avait aucune mention de l'expédition de cette lettre du bureau de poste du Fort-Saskatchewan comme article chargé, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3

			1894.						
115	C. D. Dykeman...	Jemseg, N.-B...	1er janv..	7 00	Le dir. de poste.	St-Jean, N.-B.	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Contenues dans une malle faite à Gagetown, N.-B., le 2 janvier 1894, pour Saint-Jean, N.-B., déclarées n'être pas parvenues à ce dernier bureau de poste. Certains employés des postes par qui avaient passé ces lettres n'en ayant pas eu le soin voulu, on les a tenus responsables et ils ont remboursé le contenu.	3
116	J. F. Kelly.....	Robertson's-Point, N.-B.	1er do ..	1 00	J. F. Kelly.....	do ..			
117	Mme Beacom.....	Gagetown, N.-B.	2 do ..	1 00	Weekly *Telegraph.*	do ..			
118	Le direct. de poste.	Ahmic-Harbour.	2 do ..	144 67	Banque de Montréal.	Ottawa.........	On a déclaré n'avoir reçu que $7.67.	On croit que cette soustraction a été commise par un malhonnête courrier de chemin de fer qui n'est plus au service du département. *Voir* le cas n° 100, classe A.	6
119	Thos. Strong......	Harrietsville....	4 do ..	14 00	Mlle Newcombe.	Yarmouth Centre, Ont.	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Le bureau de poste de Yarmouth-Centre a été détruit par un incendie le matin du 10 janvier 1894, et ces lettres y ont brûlé.	10
120	Le direct. de poste.	Yarmouth-Centre, Ont.	9 do ..	23 00	Reid, Frères...	London, Ont..			
121	do ...	do ..	9 do ..	56 00	J. C. Taylor....	Hamilton			
122	Christopher Mann.	Washago, Ont..	8 do ..	15 00	S. Oberndoffer .	Kingston.	On a déclaré n'avoir reçu que $5.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement. L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée.	7
123	Thos. H. Halliday.	Upper-Bedford, P.Q.	9 do ..	2 27	R. Meek..	do	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Un courrier sur le chemin de fer Vermont-Central, entre Montréal et la station de Saint-Armand n'ayant pas donné suite au chargement de cette lettre, en a remb. le contenu.	3
124	P. R. de Lamorandière.	Manitowaning ..	9 do ..	16 00	J. E. Nettleton.	Collingwood....	On a déclaré n'avoir reçu que $11.	D'après la preuve, on a conclu que cette lettre avait été ouverte au bureau de poste de Manitowaning. On en a tenu responsable le directeur de poste de cet endroit.	5
125	J. Albert..	London, Ont....	15 do ..	12 00	Mme J. Albert..	Toronto	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
126	Le direct. de poste.	Huntsville	16 do ..	625 00	Banque de Montréal.	Ottawa...	On a déclaré n'avoir reçu que $105.	On croit que cette lettre a été ouverte par un malhonnête courrier sur ch. de fer qui n'est plus au service du départem. *Voir* le cas n° 100, cl. A.	6
127	E. Leadley et Cie.	Toronto	19 do ..	31 00	Samuel Turner..	Vigo..........	On a déclaré n'avoir reçu que $21.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement. L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée.	7
128	W. H. Murray....	Strathroy.......	23 do ..	11 32	Samuel Sweitzer	Shipka, Ont	On a déclaré n'avoir reçu que $6.32.	D'après la preuve, on a conclu que ces lettres avaient été ouvertes en passant au bureau de poste de Khiva, Ont., et le directeur de poste de l'endroit en a remboursé le contenu.	5
129	do ..	do	29 do ..	5 00	do ..	do	On a déclaré n'avoir reçu que $2.		

A. LETTRES CHARGÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste au Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1894.	$ cts.					
130	Jas H. Ogden	Palmerston	26 janv.	6 00	Mme C. Wyatt	St-Thomas, Ont.	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Ces lettres ont été soustraites du bureau de poste de Palmerston par un garçon de 11 ans, qui y était employé temporairement comme commissionnaire ; il a été arrêté et condamné à deux semaines d'emprisonnement. Partie du contenu a été recouvrée du voleur, et partie remb. par le direct. de p. de Palmerston.	8
131	Mme E. Adams	do	26 do	6 00	H. Walker et fils.	Guelph			
132	James McKenzie	Brussels	26 do	5 00	Donald McKenzie.	Marden			
133	George Homer	Gravenhurst	26 do	10 00	Mlle A. Homer.	Palmerston			
134	P. R. Switzer	Irondale	25 do	2 00	Coleman et Cie	Toronto	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Ces lettres ont été soustraites du bureau de poste de Kinmount. Les présomptions portaient si naturellement à conclure que ces soustractions avaient été commises par quelqu'un aidant à expédier l'ouvrage du bureau, que le département s'est cru justifiable d'ordonner au directeur de poste de rembourser les diverses sommes que contenaient les lettres en question, ce qui a été fait. *Voir* le cas nº 67, classe A.	8
135	N. Bryant	Gooderham	25 do	34 00	B. F. Ackerman.	Peterboro'			
136	S. Frankford	do	25 do	5 00	Mme S. Hadley.	Frankford			
137	James McKay	do	25 do	30 00	James Hamilton	Lindsay			
138	N. Bryant	do	26 do	20 00	do	do			
139	James McKay	Kinmount	26 do	30 00	Edward Flood	do			
140	Charles McMahon.	do	26 do	1 00	*Family Herald*	Montréal			
141	S. Kettle	Ursa	27 do	6 40	Thos. E. Sutton.	Toronto			
142	E. W. Prince	do	27 do	2 00	Josiah P. Long	do			
143	Mlle K. Ireland	Hotspur	27 do	3 00	Daniel Spence	Manchester, Ont.			
144	S. S. Hadley	Gooderham	27 do	8 00	P. W. Ellis	Toronto			
145	Thomas Clark	Hotspur	27 do	0 30	*Family Herald*	Montréal			
146	W. H. Tindall	Gooderham	27 do	12 00	R. B. Wallace	Atha			
147	John White	do	27 do	22 00	James Hamilton	Lindsay			
148	M. Johnston	do	27 do	37 18	Geo. Matthews	do			
149	do	do	27 do	46 21	Eby, Blain et Cie	Toronto			
150	James Bird	Mandamin	31 do	11 00	Rév. Wm. Reid.	do	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Le bureau de poste de Mandamin a été forcé dans la nuit du 31 janvier 1894 par des voleurs qui en ont soustrait ces lettres.	9
151	do	do	31 do	4 50	Y.M.C.A. Building.	Montréal			
152	Thomas Hall	Dundalk	31 do	37 00	Mme C. Fogal	Black-Bank	On a déclaré n'avoir reçu que $32.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7

153	Meredith et Fisher	London, Ont....	5 fév. ..	4 00	May Cartner....	Mount-Brydges.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Le bureau de poste de Mount-Brydges a été volé, dit-on, dans la nuit du 5 février 1894, et cette lettre soustraite. Le directeur de poste l'ayant laissée dans un tiroir non fermé à clef en a remboursé le contenu.	
154	A. Cabana.......	Joliette.......	5 do ..	4 30	A. E. Thibodeau	Sainte-Julienne.	On a déclaré n'avoir reçu que 30c.	L'enquête dans ces cas a établi que ces lettres avaient été ouvertes quelque part en co. de trans. p. l. poste.	
155	Aug. Durand. ...	Montréal......	5 do ..	5 00	Mme A. Durand.	do ...	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	L'argent soustrait a été restitué quelque temps après par quelque personne inconnue.	
156	Banq. de la Colombie-Britannique.	Kamloops, C.-B.	6 do ..	15 00	Mme Mary Freeman.	Fairmont Springs, C.-B.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Enquête encore pendante.	11
157	Joseph Jobin.....	Saint-Jérôme....	7 do ..	20 00	J. O. Villeneuve.	Montréal.	do ..	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Saint-Jérôme, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
158	J. R. Coyle.	Berthier..	12 do ..	64 63	Lake of the Woods Milling Co.	do	do ..	Cette lettre a été perdue par un facteur du bureau de poste de Montréal, qui en a remb. le contenu.	3
159	R. A. Thompson..	Lynden, Ont....	14 do ..	91 00	Lincoln Paper Mills.	Merritton. ...	do ..	Rien n'établissant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Lynden, le directeur de poste en a remboursé le contenu.	3
160	Théo. Fournier...	Little-Metis....	16 do ..	23 00	L. O. Vallée.. .	Saint-Moïse.....	On a déclaré n'avoir reçu que $20.	Soust. commise au bur. de poste de Saint-Moïse. Le dir. de poste de l'endroit en a remb. le contenu.	5
161	R. J. Cunningham.	Unionville, Ont.	7 mars ..	15 00	Mlle A. Crawford.	Ingersoll.	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
162	B. V. Naylor.....	Lacolle...	9 do ..	148 80	Banq. des Townships de l'Est.	Bedford, Qué...	On a déclaré n'avoir reçu que $128.80.	Soustractions commises par un employé malhonnête du bureau de poste de Saint-Jean-Est; mais la preuve contre lui n'était pas de nature à justifier des poursuites. Pertes remboursées par les parents du jeune homme.	5
163	Narcisse Robert...	Chateauguay....	25 do ..	24 00	Massey Harris et Cie.	Montréal..	On a déclaré n'avoir reçu que $19.		
164	Wm. McCloskey..	Essex, Ont......	10 do ..	12 28	E. Chittle	Maidstone ...	On a déclaré les avoir reçues sans leur contenu.	Des voleurs ont forcé le bureau de poste de Maidstone dans la nuit du 12 mars dernier, et ont dépouillé ces lettres de leur contenu.	9
165	T. P. McCloskey..	Maidstone.. ...	12 do ..	6 00	J. T. Jordon ...	Comber..			
166	Pierre Beausoleil..	Tecumseh, Ont..	13 do ..	16 10	Edward Jones..	Essex, Ont.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Cette let. a été dél. à une pers. autre que le dest. au b. d. p. d'Essex. Le dir. d. p. de l'end. en a remb. le cont.	3

A. Lettres chargées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste au Canada.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1894.	$ cts.					
167	Mme F. W. Moore.	Redwing.......	15 mars ..	1 00	Mr. Caslor......	Collingwood. ..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	La responsabilité en ce cas a paru incomber au bureau de poste de Collingwood. Contenu remboursé par le directeur de poste de ce bureau.	3
168	Edward Arseneau.	Robitaille. .	16 do ..	44 00	Syndicat des Cultivateurs.	Québec.........	On a déclaré n'avoir reçu que $34.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
169	Edward Chapman.	Lime-Ridge, Qué	21 do ..	5 00	Latimer et Bean.	Sherbrooke, Qué.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	La responsabilité en ce cas a paru incomber en partie à un courrier sur le chemin de fer de Québec-Central, et en partie au directeur de poste de Lime-Ridge, lesquels ont en conséquence remboursé chacun la moitié du contenu de cette lettre.	3
170	Le direct. de poste.	Abbotsford, C.-B	29 do ..	20 00	Le dir. de poste.	Victoria, C.-B...	do ..	Déclarée avoir fait partie d'un paquet expédié d'Abbotsford à Vancouver le 29 mars 1894, et qu'on dit n'être pas parvenu à ce dernier bureau.	2
171	T. T. Thomson....	Oxbow, Assa...	30 do ..	50 00	H. Hassard.....	Bienfait, Assa..	do ..	La preuve dans ce cas portait à conclure que la lettre avait disparu au bureau de poste de Coalfields, auquel on dit l'avoir envoyé du bureau de poste de Bienfait. Le directeur de poste de Coalfields en a remboursé le contenu.	3
172	J. W. Gibson.....	Sarnia	20 do ..	10 00	Hewey Mitchell.	Strathroy......	do ..	Cette lettre a été délivrée par erreur à un M. Henry Mitchell qui, mis en demeure d'en restituer le contenu au destinataire, a été arrêté, et qu'on a ensuite relâché en suspendant la sentence à condition qu'il remboursât l'argent, ce qu'il a fait.	3

173	John Kiles......	Winger........	5 avril..	6 00	D. S. Perin. ...	London........	On a déclaré n'avoir reçu que $1.	La preuve dans ce cas a fait voir que cette lettre avait été ouverte en cours de transmission par la poste, mais on n'a pas pu établir où.	6
174	Robert Fallis.....	Bethany, Ont...	10 do ..	50 00	F. R. Fallis.....	Souris, Man ...	On a déclaré n'avoir reçu que $40.	*Voir* le cas n° 487, classe B.	5
175	J. A. Dumouchel.	Chateauguay....	10 do ..	17 51	Green, Fils et Cie.	Montréal......	On a déclaré n'avoir reçu que $12.51.	*Voir* les cas n°s 162 et 163, classe A.	5
176	James O'Reilly...	Sault-Ste-Marie, Michigan.	11 do ..	7 00	Bernard O'Reilly	Lloydtown	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Contenu remboursé par le directeur de poste de Lloydtown, qui a paru responsable de la perte de cette lettre.	
177	W. Hopcraft......	Haldane-Hill...	3 do ..	2 10	Frost et Wood .	Smith's-Falls...	On a déclaré n'avoir reçu que 10c.	*Voir* le cas n° 219, classe A.......	5
178	Carl Geisler ...	do ...	19 do ..	4 20	John A. Salzer..	Lacrosse, Wis...	On a déclaré n'avoir reçu que $3.		
179	Richard Barrett...	Toronto	24 do ..	15 00	Mme Jas. Barrett	Haldane-Hill....	On a déclaré n'avoir reçu que $10.		
180	Mlle M. A. Nafcey	Godfrey, Ont...	26 do ..	5 00	Rév. Père Neadue.	Massie Ont.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Rien ne prouvant que cette lettre ait été expédiée du bureau de poste de Godfrey, le directeur de posto en a remboursé le contenu.	3
181	W. S. Jones.. ...	Lynden	3 mai ..	14 43	R. Fleming. ...	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $8.43.	L'enquête se poursuit.	11
182	H. O. Partridge ..	Sintaluta, Assa .	17 do ..	47 00	E. A. Partridge.	Saltcoats, Assa .	On a déclaré n'avoir reçu que $37.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
183	M. Louise Monat.	Village Richelieu	29 do ..	1 00	Delineator Publishing Co.	Toronto	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Cette soustraction a été commise par Stanislas Forand, employé au bur. de poste du village de Richelieu, qui a été arrêté, mis en jugem. et condamné à un mois d'emprisonnement. Le contenu a été remboursé par le directeur de poste de cet endroit.	5
184	W. A. Stuart....	Napierville.....	30 do .	95 00	W. F. Vilas ...	Farnham-Est...	On a déclaré n'avoir reçu que $75.	*Voir* les cas n°s 162 et 163, classe A.	5
185	J. T. Dagneau...	Robitaille, P.Q.	31 do ..	231 67	Minist. de la marine et des pêc.	Ottawa	On a déclaré n'avoir reçu que $181.67.	Aucune preuve pour expliquer ce prét. dét. Il n'y p. lieu de croire que cette perte est arr. en cours de tr. p. la p.	7
186	Mlle S. McAulay.	Hanover, N.H..	31 do ..	1 00	Mme Donald McAulay.	Weedon, Qué...	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Le bureau de poste de Weedon-Station a été forcé dans la nuit du 22 juin 1894 par des voleurs qui ont dépouillé cette lettre de son contenu.	8
187	John Wilson....	Avon, Ont	5 do .	43 00	J. S. Smith.....	Ingersoll	On a déclaré n'avoir reçu que $33.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
188	F. Lortie.........	The Brook....	1er juin..	35 00	J. H. Mason....	Toronto........	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Cette lettre a disparu au bureau de poste de Toronto. Le contenu en a été remboursé par un commis de ce bureau, qui a paru responsable de la perte de la lettre en question.	

A. Lettres chargées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale;	Classe dans la récapitulation.
			1894.	$ c.					
189	Wm. Dyatt	Kinloss	4 juin	10 00	J. H. Mason	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $6.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
190	Mme Alex. Ogilvie.	Meagher's Grant, N.-E.	2 do	20 00	Mme B.R. Ogilvie.	Alberta			
191	Frank Baker	Morrisburg	4 do	10 00	H. Baker	Broadview, Alta.			
192	Sam. Wagh	Frédéricton, N.B	5 do	70 00	Hong Chong Co.	Victoria, C.-B.			
193	Mlle M. E. Schofield.	Welland	6 do	20 00	Mme C. Macdonald.	Ralphstown, Man.			
194	Thomson, Henderson et Bell.	Toronto	6 do	4 00	Greffi. de la cour de division.	Portage-du-Rat.			
195	John Huffman	Ashgrove	6 do	11 00	L. Huffman	Alameda, Assa.			
196	T. Eaton et Cie	Toronto	6 do	1 35	W. J. Merrin	Wellwyn, Ter. N.-O.			10
197	Banque fédérale	Uxbridge	6 do	8 00	J. Hubbard	Grenfell, Assa			
198	H. Cockshutt	Brantford	6 do	2 50	E. A. Mott	Winnipeg			
199	G. H. Abbs	Toronto	6 do	5 00	J. H. Cairns	do			
200	T. Eaton et Cie	do	6 do	1 00	Mlle J. Jarvis	Brandon	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Détruites dans un accident de chemin de fer près de la station de Kaministiquia, sur la ligne du Pacifique Canadien, le 9 juin 1894.	
201	T. Bond	Sheffield	6 do	5 00	W. R. Kempthouse.	Desford, Man			
202	D. Gallagher	Everett	6 do	18 00	R. H. Painter	Mâchoire-D'Orig			
203	E. A. Cooper	Hamilton	6 do	2 50	A. F. H. Mills	McLeod			
204	W. F. Padell	Sarnia	6 do	30 00	E. C. Padell	Marringhurst, Man.			
205	James Dillabough.	Chesterville	6 do	2 00	S. Dillabough	Wood-Bay, Man.			
206	W. Tweedle	Hamilton	6 do	1 00	*North-west Farmer.*	Winnipeg			
207	A. Landriau	L'Original	6 do	10 00	Chief Code	do			
208	Gibbons, McNab et McMiliken.	London, Ont	6 do	2 00	Costingan, McColl et Bangs.	Calgary			
209	Mme Bookless	Belfountain	6 do	10 00	W. Bookless	Nanaïmo			
210	S. O. Coates	Montréal	7 do	75 25	A. F. Banfield	Winnipeg			10
211	Tye Loy	do	7 do	100 00	Wing Chong Co.	Victoria, C.-B.			
212	Banq. Canadienne du Commerce.	do	7 do	1,000 00	Banque du Commerce.	do			

213	S. E. Smith	Lachute	7 do	10 00	J. Smith	Elm-Creek			
214	Mlle James Bell	Walkerton	7 do	10 00	W. J. Bell	Penhold, Alta			
215	Wm. McKee	Orton	7 do	15 00	M. McKall	Antler, Assa			
216	Banque d'Ottawa	Ottawa	7 do	10 00	Banq. d'Ottawa.	Winnipeg.			
217	John Mahlanspi	Copper-Cliff	8 do	40 00	Isak Maki	Red-Lodge			
218	C. A. Leamy	Chapleau	8 do	10 00	A. D. Irish	Winnipeg			
219	....	Haldane-Hill	7 do	4 00	Frost et Wood	Smith's-Falls	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Soustraction commise par Margaret Lamb, employée au bureau de poste de Stanleydale, qui a été arrêtée, mise en jugem. et condamnée à 3 années de détent. au pénitenc. Le contenu a été recouv. du direct. de poste.	5
220	McGill Frères	London, Ont	12 do	30 00	John M. French	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $20.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
221	D. J. Morrison	Weedon-Station.	22 do	3 00	Dr Cook	D'Israeli, Qué.	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Le bureau de poste de Weedon-Station a été forcé dans la nuit du 22 juin 1894, par des voleurs qui ont dépouillé ces lettres de leur contenu.	8
222	D. McLean	do	22 do	1 60	J. O. Lacerte	Wickham-Ouest, Qué.			

ANNEXE G.

RELEVÉ DES LETTRES DISPARUES

CLASSE B—LETTRES NON CHARGÉES.

LISTE de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.

CLASSE B.—LETTRES NON CHARGÉES.

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1893.	$ cts.					
1	Alice Shortt......	Midlothian......	5 avril...	3 00	T. Eaton et Cie.	Toronto	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	*Voir* le cas N° 372, classe B.........	3
2	John W. Shortt...	Royston........	7 do ..	2 50	do ..	do			
3	H. L. Sapera......	Palmerston......	20 do ..	5 00	Mme T. Sapera.	do			
4	Mme E. J. Clark..	Vancouver, C.-B.	20 do ..	2 00	Delineator Publishing Co.	do			
5	Mlle R. Van Dusen	Mount-Pleasant, C.-B.	20 do ..	1 00	do ..	do			
6	Mme F. W. Kennedy.	Bolton, Ont.....	.. do ..	1 00	do ..	do			
7	Mlle Sanborn.....	Belleville (wag'n-poste).	7 do ..	10 00	W. F. Sorley ...	do	do ..	Aucune trace, faute de chargement..	1
8	J. E. Windfield...	Québec.........	16 do ..	3 00	*Daily Witness*...	Montréal.......	do ..	do do ..	
9	Mme Thos. Betts .	Sainte-Catherine	8 do ..	1 00	Mme Hannah Betts.	Grimsby......	do ..	*Voir* les cas n°s 102, 103, 104, 105 et 106, classe B.	3
10	James Mitchell...	do	30 do ..	2 00	Mme James Mitchell.	Alliston.			
11	James Downey....	Fordwich	30 do ..	2 00	Rév. W. Briggs.	Toronto........	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
12	George Gibbard...	Mission-City, C.-B.	3 mai....	1 10	T. Eaton et Cie.	Toronto			3
13	Mme C. Baker...	Gleichen, T.N.-O	13 do ..	6 10	do ..	do	do ..	*Voir* le cas n° 372, classe B..........	
14	A. B. English.....	Port-Colborne..	16 do ..	7 00	Mme R. M. Gore	do			
15	W. G. Wilson.....	Napanee........	26 do ..	10) 0	Nellie Wilson...	do			
16	J. H. Stanton.....	Buffalo, N.-Y...	15 do ..	10 00	Mme J. H. Stanton.	Sainte-Catherine	do ..	*Voir* les cas n°s 102, 103, 104, 105 et 106, classe B.	3
17	D. H. Barr..	North-Bay......	20 do ..	16 00	Dominion Suspender Co.	Chutes-Niagara.	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	
18	John Boulter......	Yearleys........	Vers 17 mai	12 00	E. R. Clarkson..	Toronto........	do ..	do do ..	
19	G. Commander ...	Toronto	18 mai ...	6 00	Wm. Gregson...	Winnipeg.......	do ..	do do ..	
20	John McGregor...	Winnipeg.... ..	22 do	5 00	D. McGregor...	Stonewall.......	do ..	do do ..	
21	Rév. J. Ferguson..	Lyn..	24 do	1 00	Montreal *Witness*.	Montréal.	do ..	do do ..	

22	W. H. Moore.....	Blenheim.......	29	do .		1 00	American Rat-tan Co.	Toronto.......	do ..	do	do ..	1
23	Alexdr. Gordon...	Durham........	29	do ..		5 00	Mme M. McLeod	Stratford... ...	do ..	do	do ..	
24	D. Logan.........	Ridgetown......	—	do ..		4 00	J. et W. Middle-borough.	St-Thomas, Ont.	do ..	do	do ..	
25	N. A. Dassylva....	Malbaie........	—	do .		6 00	Alphonse Boulet	Saint-Roch, Qué.	do ..	do	do ..	
26	Mme A. Moran...	Canmore, Alta..	3	juin ..		2 25	T. Eaton et Cie..	Toronto........	do ..	do	do ..	
27	S. P. Miller.....	Guelph.........	4	do ..		2 00	Mlle M. J. Fer-guson.	Collingwood....	do ..	do	do ..	
28	J. E. Caron..	Tadoussac......	4	do ..		1 96	J. A. Langlois et Fils.	Saint-Roch-de-Québec.	do ..	do	do ..	
29	W. T. Parson.....	Dundalk.. ...	5	do ..		3 00	Mme E. G. Lar-der.	Halifax..... .	do ..	do	do ..	
30	G. C. Church......	Burk's-Falls....	9	do ..		2 00	H. H. Fudger..	Toronto.	do ..	*Voir* le cas n° 372, classe B..		3
31	George Gordon....	Station de chemin de fer de Merritton.	16	do ..		15 00	Gutta Percha & Rubber Manf.-Co.	do				
32	James Gray.	Fall-River, Mass.	10	do ..		10 00	Mme Jas. Gray..	do	do .	*Voir* le cas n° 380, classe B..........		3
33	L. M. Rex........	Toronto........	10	do ..		1 00	W. Woodland...	Ernestown......	do ..	Aucune trace, faute de chargement..		1
34	R. J. Wilson.....	Paris et Stratford B. P. c. de f...	7	do ..		14 00	Imperial Oil Co.	Stratford.	do ..	do	do ..	
35	Frank Hawthorne.	Toronto........	15	do ..		3 00	Mary Merritt...	London..... ..	do ..	do	do ..	
36	Wm. Brown . ..	Eglington. ..	15	do ..		10 00	John Coulter....	Muncey........	do ..	do	do ..	
37	Mlle F. Ingersoll..	Sainte-Catherine	13	do ..		10 00	Mlle Ingersoll...	Lac-Plat, Man..	do ..	do	do ..	
38	S. H. Jackson....	Brussels........	14	do ..		2 00	Mme S. H. Jack-son.	Polmont.......	do ..	do	do ..	
39	Mme Goss........	St-George, N.-B.	19	do ..		3 00	Mme H. McNi-chol.	Saint-Jean, N.-B.	do ..	do	do ..	
40	J. H. Leishman...	Ridgetown......	20	do ..		5 00	Mme Leishman..	Barrie..........	do ..	do	do ..	
41	John McDonald...	Avonmore......	20	do ..		5 45	M. McMartin...	Martintown ...	do ..	do	do ..	
42	O. Leclerc.......	Pont-Rouge.....	21	do ..		5 00	J. E. Martineau.	Saint-Roch-de-Québec.	do ..	do	do ..	
43	Mme Temperton..	Toronto	22	do ..		1 00	Edith Temperton	Montréal.	do ..	do	do ..	
44	Mde P. Morel... .	Chicoutimi	22	do ..		15 00	Chas. Lefrançois	Saint-Roch-de-Québec.	do ..	do	do ..	
45	E. Cober.	Ethel..........	26	do ..		4 00	American Rat-tan Co.	Toronto........	do ..	do	do ..	
46	Sœur Marie Immaculée.	Ottawa.........	26	do ..		2 40	T. May et Cie...	Montréal.	do ..	do	do ..	
47	J. Jodoin.	Varennes. ...	27	do ..		11 66	Avila Corbeil...	do	do ..	do	do ..	
48	Joseph Gervais....	Pont Rouge.....	27	do ..		5 00	Drouin et Frère.	Saint-Roch-de-Québec.	do ..	do	do ..	
49	Ella Hewitt.	Berkeley..	30	do .		2 00	E. S. Botsford...	Toronto........	do ..	do	do ..	
50	Jennie Wren......	Montréal.......	3	juillet..		5 00	Mlle Wren.!....	Toronto.	do ..	*Voir* le cas n° 372, classe B...		3
51	J. Connor........	Foster, Qué.....	4	do ..		0 44	A. Cox.........	do				
52	F. J. Funge....	Saint-Jean-Bte de Montréal.	13	do ..		2 00	Martha Funge..	do				

B. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1893.	$ c.					
53	Mme Nellie Miller	Chutes-Niagara, N.-Y.	3 juillet..	12 00	Thos. Miller....	Sainte-Catherine			
54	A. Greenway.....	Ste-Catherine ..	10 do ..	1 00	Mme Matthews.	Buffalo, N.-Y...			
55	Chisholm et Logie.	Hamilton	22 do ..	1 71	L'hon.J.G.Currie	Sainte-Catherine	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	*Voir* les cas n°s 102, 103, 104, 105 et 106, classe B.	3
56	A. O. Melia	Buffalo, N.-Y....	23 do ..	4 00	Mlle A. O. Melia	do ..			
57	Mme J. Smith....	Chicago, Ill....	27 do ..	5 00	Mlle A. Henderson.	do ..			
58	M. Cameron......	Buffalo, N.-Y...	27 do ..	2 00	Mlle C. Cameron	do ..			
59	Mme J. Smith....	Chicago, Ill.....	28 do ..	2 00	Mlle C. Henderson.	do ..			
60	Frank Bates......	Chutes-Niagara, N.-Y.	31 do ..	2 00	Mme M. A. Bates	do ..			
61	J. C. Hyde.......	Owen-Sound....	2 do ..	2 00	Mme J. C. Hyde	Sarnia	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	
62	N. Nand..........	Deschambault ..	3 do ..	15 00	J. E. Martineau.	Saint-Roch-de-Québec.	do ..	do do ..	
63	Thos. A. Hanbury	Morden	3 do ..	5 00	Thos. Hardy...	Thornhill, Man.	do ..	do do ..	
64	John C. Detlor....	North-Bay......	4 do ..	5 75	Israel Taylor ...	Clinton, Ont ...	do ..	do do ..	
65	Mme Chisholm. ..	Toronto	4 do ..	1 03	Mme Crate	Bothwell	do ..	do do ..	
66	Rév. J. Patterson.	Montréal......	4 do ..	5 20	James Stark....	Huntingdon	do ..	do do ..	
67	Alice Gélinas.....	Grandes-Piles ..	5 do ..	2 50	A. J. Boucher .	Montréal.......	do ..	do do ..	
68	Mlle Neilson.....	Sandhurst	7 do ..	15 00	Mme J. Schroder	Kingston........	do ..	do do ..	
69	Mlle A. Maguire..	St-Jean, N.-B ..	7 do ..	5 00	Mme B. Maguire	Petersville.....	do ..	do do ..	
70	Mme Ann Brown..	Brockville	10 do ..	24 00	Mme Mary Hardigan.	Montréal.......	do ..	do do ..	1
71	T. J. Michaud....	St-Raymond...	10 do ..	11 00	C. Bélanger.....	St-Roch-de-Québec.	do ..	do do ..	
72	Mme Trenter.	Ecl. de Lachine.	12 do ..	2 00	Mme Fry.......	Montréal.......	do ..	do do ..	
73	J. B. Gibson......	Belleville	12 do ..	5 00	T. J. Gibson....	Picton..........	do ..	do do ..	
74	J. D. McDonald..	Winnipeg....	14 do ..	10 00	D. W. McDonald	Moosomin......	do ..	do do ..	
75	Margaret L. Hart.	Toronto	14 do ..	5 00	Wm. L. Hart...	Montréal......	do ..	do do ..	
76	W. B. Bulling....	Montréal.	17 do ..	5 00	W. J. Ayling...	do	do ..	do do ..	
77	George Frower....	Saint-Gabriel-de-Montréal ..	17 do ..	11 00	Mme Geo. Frower	Halifax, N.-E...	do ..	do do ..	

78	C. N. Armstrong..	Québec	19	do ..	60 00	Percy Holcroyd.	Montréal......	do ..	do do ..	
79	Rév. C. W. Watch	Oshawa........	20	do ..	4 00	George Ward...	Beaverton......	do ..	do do ..	
80	C. K. Rogers	Station de ch. de fer de Toronto.	20	do ..	17 00	R. Caldwell.....	Saurin, Ont... .	On a déclaré n'avoir reçu que $12.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
81	Peter Cook.......	Orillia..........	24	do ..	1 00	F. J. Bird.....	Torrance	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
82	Mlle M. Drolet.. .	Pte-aux-Trembles.	24	do ..	2 00	Mlle Méléda Drolet.	Saint-Roch-de-Québec.	do ..	do do ..	
83	John Neate.......	Belleville.... ..	25	do ..	5 00	Mme Neate.....	Highland-Creek.	do ..	do do ..	
84	D. Morenth......	Windsor, Ont...	25	do ..	0 20	D. Forsyth......	Berlin........ ..	do ..	do do ..	
85	Robertson, Frères.	Kingston	26	do ..	3 17	A. J. Kelly.....	Toronto	do ..	do do ..	1
86	Mlle Rulkin	Virden, Man. (wagon postal)	26	do ..	5 00	J. B. Rulkin....	Routledge, Man.	do ..	do do ..	
87	Thos. Moore	Brandon........	27	do ..	2 00	Mlle E.M.Moore	Portage-la-Prairie, Man.	do ..	do do ..	
88	Jessie Greig	Hamilton . ..	27	do ..	2 00	Mary Greig.....	Montréal.......	do ..	do do ..	
89	John Hobley......	Barrie........	27	do ..	5 00	Wm. E Hobley.	Lindsay........	do ..	do do ..	
90	H. Cole	Almonte........	27	do ..	11 96	J. A. Matheson et Cie.	Montréal.......	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
91	....	Yearleys.......	28	do ..	12 00	C. M. Taylor....	Toronto	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	*Voir* le cas n° 219, classe A.........	3
92	Mme J. T. Wardell	Havre-Victoria .	28	do .	5 00	Mme J. C. Wardell.	do	do ..	Aucune trace, faute de chargement..	
93	Mme Geo. Turvey.	Bluevale.......	28	do ..	2 00	Mlle Kate Kennedy.	Wingham.......	do ..	do do ..	
94	Rév. C. W. Watch	Oshawa.........	31	do ..	4 51	W. H. May ...	Cannington.....	do ..	do do ..	
95	W. H. Freeman, aîné.	Toronto	31	do ..	7 00	W. H. Freeman, jeune.	Barrie..........	do ..	do do ..	
96	Mme Armstrong . .	Toronto	1er août	..	1 00	Mabel Armstrong.	Jerseyville, Ont.	do ..	do do ..	1
97	A. L. F. Brymner.	Port-Sydney....	1er	do ..	28 00	Powell et Parkinson.	Toronto	do ..	do do ..	
98	Mme John Tait...	Brussels..	2	do ..	5 00	Mme Frank Shiel	Galt.	do ..	do do ..	
99	S. W. Potts.	Orillia.........	2	do ..	5 00	Mme S. W. Potts	Essex....	do ..	do do ..	
100	B. C. Clarke .. .	Riga	2	do .	12 00	M. Banks.	Moosomin......	do ..	do do ..	
101	Geo. London.....	Newcastle......	3	do ..	4 00	Mme G. London	Saint-Jean, N.-B	do ..	do do ..	
102	C. J. Scully.......	Buffalo, N.-Y ...	4	do ..	3 00	Annie Scully. ..	Sainte-Catherine		Soustraite par H. M. Drysdale, commis au bureau de poste de Sainte-Catherine, qui a été arrêté, mis en jug. et condamné à 3 années de détention au pénit. Pertes remb. en partie avec l'argent r. par Drysdale et en p. par le dir. de p. de Ste-Cath.	3
103	C. J. Bailey	Ste-Catherine...	10	do ..	3 00	Mme C.J. Bailey	Cobourg..			
104	Henry Sipprell....	Buffalo, N.-Y...	10	do ..	5 00	Mme F. Sipprell.	Ste-Catherine...	do		
105	Nettie Hudson....	do ...	20	do ..	2 00	Mlle F. Hudson.	do .			
106	G. W. Bunny.....	New-York......	24	do ..	10 00	Mlle M. J. Hart.	do ..			
107	Samuel St. Jean...	Montréal........	5	do ..	5 00	Napoléon St. Jean.	Acton-Vale.....	do ..	Aucune trace, faute de chargement..	1

B. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1893.	$ c.					
108	Leslie A. Baker...	Cannington.....	9 août..	5 00	Mme L. A. Baker	Toronto	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Aucune trace, faute de chargement..	
109	J. Dixon.........	Creek-des-Erab.	9 do ..	10 00	I. C. Dixon.....	Peterboro'......	do ..	do do ..	
110	Geo. Craig... ...	Calgary	10 do ..	2 00	Aggie Craig....	Belleville	do ..	do do ..	1
111	Mme Bromley .	Toronto	10 do ..	1 00	S. Heath. . .	Orton	do ..	do do ..	
112	Armour, Meekle et Williams.	Toronto.....	10 do ..	12 00	MmeM.P. Smith	Montréal.	do ..	do do ..	
113	A. Matthews.....	Simcoe....... ..	10 do ..	5 00	Mlle W. Darrow	Tilsonburg......	do ..	do do ..	
114	H. H. Kennedy...	Norman	11 do ..	125 00	Banque Union du Canada.	Winnipeg.......	On a déclaré n'avoir reçu que $60.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
115	D. J. Robertson..	Ottawa.	11 do ..	15 00	Mme Jn. Robertson.	Kingston........	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement..	
116	P. E. Pelletier....	Lévis	11 do ..	10 10	T. Hethrington.	Québec.	do ..	do do ..	1
117	W. Noonan.	Montréal.	11 do ..	5 00	Mlle M. Noonan.	Saint-Sauveur...	do ..	do do ..	
118	Joseph Gerome...	do	12 do ..	5 00	Mme Louis Jérome.	Lachute-Mills...	do ..	do do ..	
119	Exilia Doré.......	Sainte-Rose.....	12 do ..	5 00	Paul Doré.......	St-J.-B. de Montréal.	do ..	do do ..	
120	W. Wells	New-York......	12 do ..	5 00	Mme A. Wells..	Toronto	do	*Voir* le cas n° 380, classe B..........	3
121	Mme R. A. Robinson.	Orillia	15 do ..	4 00	Mme C. D. Haight	do			
122	W. D. T. Jones...	Cumberland-House, Sask.	15 do ..	1 00	Canada Publishing Co.	Toronto	do	*Voir* le cas n° 372, classe B...	3
123	J. G. Scott.	New-Westminster, C.-B.	17 do ..	1 30	Henry Davis....	do			
124	Bessie Dougherty.	Station Ashcroft C.-B.	23 do ..	6 40	T. Eaton et Cie.	do			
125	R. Hodgson.....	Owen-Sound....	13 do ..	5 00	Mme R. Hodgson	Wingham.	do ..	Aucune trace, faute de chargement..	
126	F. Huston........	Petit-Métis.....	14 do ..	6 00	Fraser et Viger.	Montréal........	do ..	do do ..	
127	Wm. Northgraves.	Lucan..........	17 do ..	30 00	Isaac Northgraves.	Wingham.......	do ..	do do ..	

128	George Crang.....	Calgary.........	20 do ..	2 00	Mlle Aggie Crang	Belleville.......	do ..	do	do ..	
129	G. Grimson......	Montréal.....	21 do ..	2 00	Mme G. Grimson	Berwick........	do ..	do	do ..	
130	Simon Bastien ...	do	21 do ..	15 00	Alméda Bastien.	Ste-Anne-des-Plaines.	do ..	do	do ..	
131	E. Boucher.......	Berthier.......	22 do ..	8 00	Elzéar Boucher.	Saint-Roch-de-Québec.	do ..	do	do ..	
132	Thos. Harmer.....	Sherbrooke......	23 do ..	0 25	E. et A. Gunther	Toronto........	do ..	do	do ..	
133	Bessie Dougherty.	Station Ashcroft C.-B.	23 do ..	6 40	The T. Eaton Co.	do	do ..	do	do ..	1
134	Bennett et Wright.	Toronto........	24 do ..	5 00	W. H. Gairns...	Woodstock, Ont.	do ..	do	do ..	
135	Mme G. Temple...	Alvinston.....	24 do ..	25 00	MM. Dickeson Nicholson et Cie	London.........	do ..	do	do ..	
136	P. A. Murphy....	Arlington.......	24 do ..	5 00	Robt. A. Murphy	Hastings......	do ..	do	do ..	
137	Elle. Angèle Curodeau.	Saint-Jean-d'Orléans.	24 do ..	3 00	Emilien Pichette	Saint-Sauveur...	do ..	do	do ..	
138	Mlle E. Bellew...	Québec.........	25 do ..	0 25	Mme Wm. Orme	Montréal........	do ..	do	do ..	
139	Alex. Sadler....	Ormstown	29 do ..	4 00	E. G. Sadler....	do	do ..	do	do ..	
140	Mme S. Veit....	Bassin-de-Gaspé.	30 do ..	2 00	The Metropolitan Co.	do	do ..	do	do ..	
141	Mme F. N. Baker.	Sydney-Nord, N.-E.	30 do ..	0 55	Wm. Cummings et fils.	Truro, N.-E....	On a déclaré n'avoir reçu que 3c.	Aucune trace pour expliquer ce prétendu détournement. L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée.		7
142	D. Lavrock... ...	Port-Elgin, Ont.	31 do ..	14 63	Williams, Greene & Rome Co.	Berlin.........	Les destinataires ont déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.		
143	Mme W. H. Bardwell.	Grande-Baie....	31 do ..	7 00	W. H. Bardwell.	Montréal.	do ..	do	do ..	
144	Mme H. Oliver...	Station Hamilton	31 do ..	5 00	W. L. Faulkner.	Winnipeg.	do ..	do	do ..	
145	A. S. Wigmore....	Toronto	1 sept. ..	10 00	Mme A. S. Wigmore.	Cacouna, Qué...	do ..	do	do ..	
146	N. Brenner.......	Owen-Sound...	1 do ..	5 00	Katie Goldstein.	Hamilton	do ..	do	do ..	1
147	H. Hawthorn.....	London.........	1 do ..	3 00	P. H. Bartlet...	Sarnia...	do ..	do	do ..	
148	J. N. Duhamel ...	Montréal.......	1 do ..	10 00	Dr Duhamel	Saint-Justin	do ..	do	do ..	
149	B. Burns...... ...	St. Andrews, N.B	4 do ..	1 10	Mlle Lily Burns	Saint-Jean, N.-B	do ..	do	do ..	
150	Robert Brown . ..	Alliston	4 do ..	3 00	Joseph Brown ..	Dundas	do ..	do	do ..	
151	Mlle Tremblay.. .	Carp....... ...	11 do ..	1 00	John Tremblay..	Lakefield.......	do ..	do	do ..	
152	C. W. Edwards...	Hamilton	12 do ..	3 00	Mme C. W. Edwards.	Allandale	do ..	do	do ..	
153	Mme E. G. Dion..	Trois-Rivières ..	12 do ..	2 20	Mme Edgar Poirier.	Montréal.......	do ..	do	do ..	
154	Macdonald, Tupper, Phippen et Tupper.	Winnipeg.......	13 do ..	5 00	R. D. Foley	Manitou, Man..	do ..	do	do ..	
155	Virgie Clark	Coe Hill Mines..	14 do ..	7 00	T. Eaton et Cie.	Toronto........	do ..	*Voir* cas n° 372, classe B.........		3

B Lettres non chargées.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste au Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1893.	$ c.					
156	John Fraser......	Toronto (Union Station.)	14 sept. ..	3 00	Mme J. Fraser..	Peterboro'......	La destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
157	W. H. Bell. . .	Montréal..	15 do ..	5 00	Mlle R. Dewar..	Williamstown...	do ..	do do ..	
158	J. J Phillips......	Saint-Jean-Est..	15 do ..	8 00	Mme J. J. Phillips.	Ottawa.........	do ..	do do ..	
159	Mme M. Henderson	St. Andrew-Est.	18 do ..	20 00	Mme D. B. Beattie.	Chatham, Ont..	do ..	do do ..	
160	David Hicks......	Waterford......	18 do ..	25 00	Mary Ann Hicks	Cherry-Valley ..	do ..	do do ..	
161	Dr N. L. Auger...	Saint-Tite.......	18 do ..	4 40	W. Brunet et Cie	Saint-Roch-de-Québec.	do ..	do do ..	
162	B. F. Kean	Cargill...... ...	19 do ..	1 00	Mme B. F. Kean	Orillia..........	do ..	do do ..	
163	Chas. Dickinson ..	Simcoe....	21 do ..	2 00	Mme S. Connors	Culthus.........	do ..	do do ..	
164	Jennie Grue......	Groveton.......	22 do ..	3 00	Mme O. W. Hubel	Havelock, Ont..	do ..	do do ..	
165	Mlle M. Ferguson.	Toronto	22 do ..	4 00	Mlle K. Ferguson	Petherton ...	do ..	do do ..	
166	R. H. Bradburn .	Peterboro'......	22 do ..	1 25	Clarence Hodgkinson.	Toronto	do ..	do do ..	
167	W. H. Heard et Cie	London.	22 do ..	2 38	Warden King et fils.	do	do ..	do do ..	1
168	F. A. Hitchcock..	Napierville	23 do ..	0 13	G. Seifert.......	Saint-Roch-de-Québec.	do ..	do do ..	
169	Robt. Podger.....	Gilmour, Ont...	25 do ..	5 00	Mme Rbt. Podger	Deseronto	do ..	do do ..	
170	C. W. Patten.....	Richmond-Hill..	25 do ..	7 00	Joel Dawson....	Drumbo........	do ..	do do ..	
171	W. Dion..........	Montréal........	26 do ..	2 00	Dlle E. Dion....	Saint-Roch-de-Québec.	do ..	do do ..	
172	Mme S. Bunker...	Toronto	27 do ..	2 90	J. Limpert......	Preston	do ..	do do ..	
173	James Brown.....	Weldford, N.-B.	29 do ..	10 00	C. Olsen........	Beaver-Brook, C.F.I.	do ..	do do ..	
174	Samuel Mathers...	Hespeler........	29 do ..	2 00	M. Montgomery	Islington, Ont ..	do ..	do do ..	
175	A. H. McGillivray	Guysboro', N.E..	1er oct...	2 75	Mlle Amélia Smith.	Antigonishe, N.-E.	do ..	do do ..	
176	James Kerr.......	Station c. de f. de Cobourg	1er do ..	0 40	Mme J. T. Wilson	Toronto	do ..	do do ..	

177	John C. Slater....	Prince-Albert, Sask.	1er do ..	1 00	J. E. Bryant et Cie.	do			
178	Mlle B. A. Mack..	Windsor, Ont...	2 do ..	1 00	Delineator Publishing Co.	do	do ..	*Voir* le cas n° 372, classe B..........	3
179	Thos. A. Waldron.	Régina, T.N.-O..	8 do ..	8 00	Mme T. A. Waldron.	do			
180	B. Tremblay......	Trois-Rivières...	2 do ..	5 25	Joseph Grenier..	Montréal........	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
181	E. Lessard........	Saint-Joseph, Beauce.	2 do ..	30 00	W. Brunet et Cie	Saint-Roch	do ..	do do ..	
182	R. J. Rodden.....	Montréal........	2 do ..	10 00	G. E. Lumsden.	Toronto	Déclarée avoir été reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
183	J. Banks.........	Québec....	3 do ..	10 00	Mme W. H. Brown.	Port-Hope......	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
184	J. G. McKinley...	Meaford........	3 do ..	2 50	H. L. Stark	Toronto	do ..	do do ..	
185	Henrietta Powis..	Toronto	4 do ..	1 00	C. Powis	London	do ..	do do ..	
186	George Duval.....	Québec..........	4 do ..	8 00	Mde Agnès Duval.	Montréal........	do ..	do do ..	
187	Mde P. Lacombe..	Montréal.......	5 do ..	2 00	Mde J. Gonée...	Toronto	do ..	do do ..	
188	Gertrude Dunbar..	Toronto	5 do ..	10 00	Mme John Dunbar.	Kingston.......	do	do do ..	
189	Walter G. Smith..	do	5 do ..	5 00	W. Stevens....	Riv.-des-Franç..	do ..	do do ..	
190	George Bowles....	Mono Road Station.	5 do ..	3 00	Thos. S. Bowles.	Souris, Man ...	do ..	do do ..	
191	Frank Boise......	Huntsville......	6 do ..	8 00	Mme Boise....	Trenton	do ..	do do ..	
192	W. McKenzie.....	Orangeville.....	6 do ..	5 00	Mlle Nellie Hallowell.	Alymer-Ouest...	do ..	do do ..	
193	J. Drinker........	Inwood	6 oct. ..	2 00	Mme J. Drinker.	London, Ont....	do ..	do do ..	
194	J. B. Gauthier....	Saint-Irénée.....	7 do ..	12 00	Percepteur du revenu.	Baie-Saint-Paul.	do ..	do do ..	
195	George A. Cheer..	Orillia..........	9 do ..	2 00	C. S. Hamly....	Port-Hope......	do ..	do do ..	
196	Mme W. B. McArthur.	Lachute	9 do ..	6 00	W. B. McArthur	Montréal.......	do ..	do do ..	
197	Josephine Charlebois.	Rigaud.........	10 do ..	10 00	Joseph Telmosse	do	do ..	do do ..	
198	N. G. Vézina.....	Faub. St-Jean..	10 do ..	5 00	McCall et Shehyn	Québec....	do ..	do do ..	
199	J. J. Goodhart....	Glencoe	11 do ..	3 00	Mme J. J. Goodhart.	Thamesville	do ..	do do ..	
200	F. Woodward....	Port-Huron, Mich.	11 do ..	5 00	Mme F. Woodward.	Strathroy, Ont..	do ..	Délivrée à une autre qu'à la destinat. au bur. de poste de Strathroy. Le dir. de poste en a remb. le contenu.	3
201	Mme Stenson......	Toronto	12 do ..	1 25	Mlle Stenson...	Sault-au-Récoll't	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
202	Sergt. Cotton.....	Saint-Jean......	12 do ..	2 00	T. Elliott.......	Montréal.......	do ..	do do ..	
203	W. J. Harrison...	Peterboro'	12 do ..	5 00	Mme W. J. Harrison.	Fergus	do ..	*Voir* le cas n° 570, classe B.	3

B. Lettres non chargées.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice sclo le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1893.	$ c.					
204	Mme McIntosh...	Toronto........	13 oct. ..	5 00	Mme T. Hawke.	Brantford	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
205	Jas. Hope et Cie..	Ottawa.........	14 do ..	0 44	Mme R. Young.	Arnprior	do ..	do do ..	
206	Mlle Snowden....	Toronto........	15 do ..	5 00	Mme Robt. Snowden.	Kingston.......	do ..	do do ..	
207	Mme W. Richardson.	St-Gabriel-de-Montréal.	17 do ..	11 00	Mme John Seale, jeune.	Morin-Flats ...	do ..	do do ..	
208	P. N. Tait........	Mille-Roches...	18 do ..	15 43	Canada Paint Co	Montréal.......	do ..	do do ..	1
209	Charles Baxter....	Alliston........	19 do ..	32 00	Adams et Burns.	Toronto........	do ..	do do ..	
210	E. Laurendeau....	Montréal......	20 do ..	2 00	Mme John Lindsay.	Rockland	do ..	do do ..	
211	L. Fréchet.......	Québec.........	21 do ..	5 00	Mlle. H. Talbot.	St-Thomas-de-Montmagny.	do ..	do do ..	
212	Mlle A. Lebel.....	Rimouski.......	21 do ..	7 46	Brayley et Fils..	Montréal.....	do ..	do do ..	
213	A. Campbell ...	Québec........	23 do ..	3 00	"Witness" Publishing Co.	do	do ..	do do ..	
214	Mlle Cornwall....	Ashcroft, C.-B..	23 do ..	6 00	Mlle Ward.....	Victoria, C.-B..	Déclarée avoir été reçue sans son contenue.	Aucune preuve pour expliquer ce détournement.	7
215	W. H. Heard et Cie	London, Ont....	25 do ..	0 90	The Gurney Foundry Co.	Toronto........	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
216	Doupe et Cie.....	Aylmer-Ouest...	25 do ..	2 00	J. C. Hoffman..	Stratford	do ..	do do ..	
217	Wm. Sterritt.....	Ste-Marie, Ont..	27 do ..	3 00	Thos. Cameron..	Farquhar.......	do ..	do do ..	1
218	Wm. Honey......	Mitchell....	28 do ..	1 36	do ..	do	do ..	do do ..	
219	Mlle C. Murray...	St-Roch-de-Québec.	30 do ..	8 00	Joseph White...	Montréal.......	do ..	do do ..	
220	Banque Standard.	Stouffville......	31 do ..	87 20	J. W. Coxworth	Gravenhurst....	do ..	do do ..	
221	H. Allison........	Winooske, Vt...	31 do ..	15 00	Mme H. Allison.	Toronto........	do ..	*Voir* le cas n° 380, classe B..........	3
222	Mme R Gosselin..	Saint-Jean, Qué.	1er nov. ..	4 00	Mme E. Pellerin	Montréal.......	do ..	*Voir* les cas nos 163 et 164, classe A..	3

223	John Abell et Cie.	Parkdale	1er do ..	4 36	Londonderry Iron Co.	do	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Aucune trace, faute de chargement..	
224	George Fair.	Mâchoire-d'Orignal, T.N.-O..	2 do ..	2 00	Mme George Fair	Wiarton.......	do ..	do do ..	
225	W. G. Smith......	Toronto	5 do ..	5 00	W. Stevens.....	Riv.-des-Franç..	do ..	do do ..	
226	Thomas Holland..	Sutton, Qué....	6 do ..	2 00	Peter Brennan..	Lakeside	do ..	do do ..	
227	Mme Thos. Mackey	Montréal	7 do ..	2 00	Geo. F. Clark...	Toronto	do ..	do do ..	
228	Mme Andrew Oliver.	Peterboro'.... .	7 do ..	5 00	Mme John Vassan.	Escanaba, Mich.	do ..	do do ..	1
229	Arthur Graham...	Bethany	8 do ..	1 00	S. E. Lefebvre..	Montréal.......	do ..	do do ..	
230	Whitehead et Turner.	Québec	8 do ..	40 00	Percy Turner...	Lennoxville	do ..	do do ..	
231	....	Saint-Antoine ..	10 do ..	7 00	Alex. Archambeault.	Montréal.	do ..	do do ..	
232	A. D. Avey.	Stratford	10 do ..	5 00	Mme A. D. Avey	Saint-Thomas...	do ..	do do ..	
233	Mlle S. Letourneau	Coaticook	10 do ..	3 44	F.C. Daniel et Cie	Toronto	do ..	*Voir* le cas nº 372, classe B........	
234	A. Hastings......	Exeter	11 do ..	3 31	Jones Fr. et Cie.	do	do ..		
235	J. Murphy........	Montréal. .. .	14 do ..	2 00	The Medical Inhalation Co.	do	do ..		3
236	Mme F. Hussey ..	Bracebridge	28 do ..	0 30	T. Eaton Co...	do	do ..		
237	Thos. Barrett.....	Toronto	11 do ..	1 00	Wm. Barrett....	Uffington.......	do ..	Aucune trace, faute de chargement..	
238	Ida Horner.......	Mimico	14 do ..	3 00	Violet Horner..	Trois-Rivières...	do ..	do do ..	
239	L. N. Jourdain...	Québec.........	14 do ..	2 75	Frs. Berrouard..	Saint-Roch-de-Québec.	do ..	do do ..	
240	Mme J. H. Mackay	Midland	15 do ..	2 00	Chas. Millward.	Toronto	do ..	do do ..	
241	Dr Lorimer.......	Tilsonburg......	17 do ..	2 00	Minnie Lorimer.	do	do ..	do do ..	
242	Mlle Elliott.......	London.........	17 do ..	17 00	Edna Elliott ...	do	do ..	do do ..	
243	....	Hamilton	17 do ..	12 00	J. R. Côté. ...	Montréal......	do ..	do do ..	1
244	G. Commander....	Toronto	18 do ..	6 00	Wm. Gregson...	Winnipeg......	do ..	do do ..	
245	Mme H. F. McCurdy.	Baddeck, N.-E..	20 do ..	1 25	Mlle McDonald.	Boularderie, N.E	do ..	do do ..	
246	Rév. J. McLaren..	Kinburn	Vers le 20 novembre.	2 00	Orme et Fils....	Ottawa.........	do ..	do do ..	
247	R. E. Rowe.......	Brantford.......	21 nov...	10 00	H.G. H. Howard	Rowland, Man..	do ..	do do ..	
248	Mlle Thicke......	Montréal.......	21 do ..	14 00	Mme Corcoran..	Montréal......	do ..	do do ..	
249	Mme R. Gosselin..	Saint-Jean, Qué.	23 do ..	4 00	Dme Elie Pelerin.	do	do ..	do do ..	
250	E. J. Armstrong..	Saint-Jean, N.-B	23 do ..	20 00	Dominion Type Foundry.	do	Déclarée avoir été reçue sans son contenu.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
251	Rév. Dr Williams..	Mount-Forest ..	24 do ..	3 00	R. E. Williams..	Toronto	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement..	
252	Joseph Belanger..	Ste-Geneviève-de-Batiscan...	24 do ..	15 40	H. O. Edy......	Montréal.......	do ..	do do ..	1
253	J. McBride.	Bracebridge. ...	27 do ..	3 00	Jenner, Roxborough et Cie ..	Toronto	do ..	do do ..	

B. LETTRES NON CHARGÉES—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1893.	$ c.					
254	Mme Peter Reynolds.	Tilbury-Centre	27 nov.	40 00	John A. Walker	Chatham	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement	
255	Mary Ramsay	Winnipeg	27 do	18 00	James Murray	Winnipeg	do	do do	
256	Wm. Mayo	London	28 do	4 00	Ireland National Food Co.	Toronto	do	do do	
257	John Bannan	Montréal	1er déc.	13 00	Mlle Bannan	Toronto	do	do do	1
258	Wm. Crawford	Gower-Nord	1er déc.	10 00	Hugh Crawford.	Goderich	do	do do	
259	L. G. Plowman	Coldwater	1er déc.	1 00	J. Chadwick	Foxmead	do	do do	
260	Joseph Dugal	Québec	5 do	0 50	Geo. Bellerine	Québec	do	do do	
261	Mme M. Graham	Blyth	6 do	25 00	M. James Pritchard.	Forest	do	do do	
262	T. Turner	Meaford	4 do	12 00	Mme A. W. Smith.	Toronto	do	do do	
263	C. Perremond	Cochrane, Alta	6 do	1 00	J. E. Bryant et Cie.	do	do		
264	Amy M. Whitten.	Bracebridge	17 do	1 00	T. Eaton Co.	do	do	*Voir* le cas n° 372—Classe B.	3
265	Mme Currie	Pakenham	22 do	12 00	Mlle K. Curran.	do	do		
266	J. C. Davidson	Bracebridge	22 do	1 30	T. Eaton Co.	do	do		
267	Mme B. R. Richmond.	Forest	7 do	3 00	MlleMcCormack	do	do	Aucune trace, faute de chargement	
268	H. G. Mellick	Toronto	12 do	10 00	Mme H. G. Mellick.	Winnipeg	do	do do	
269	Mme E. Wrigglesworth.	Norwich	12 do	50 00	Wm. Wrigglesworth.	Horning's-Mills.	do	do do	
270	J. P. Larivée	Québec	12 do	5 00	Mme J. P. Larivée.	Montréal	do	do do	
271	E. S. Kilgour	Station c. de f. de Belleville.	13 do	10 00	Mme E. S. Kilgour.	Guelph	do	do do	
272	Baker Lumber Co.	Gravenhurst	13 do	3 00	Fred Walker	Orillia	do	do do	
273	E. J. Morrow	Ottawa	14 do	10 00	Mme John Morrow.	Montréal	do	do do	

274	J. D. W. Darling..	Lansdowne	14	do ..	12 77	John Macdonald et Cie.	Toronto	do ..	do	do ..	
275	do ..	do	14	do ..	4 54	W. Drysdale et Cie.	Montréal.... ..	do ..	do	do ..	
276	Wm. Martin......	Toronto	16	do ..	2 00	Mme Prime.....	Kingston	do ..	do	do ..	
277	Mme H. H. Horsey	Ottawa.........	16	do ..	7 00	H. H. Horsey..	do	do ..	do	do ..	
278	A. Vadeboncœur..	La Baie	17	do ..	5 00	Dme Veuve Duperron.	Montréal	do ..	do	do ..	
279	M. R. Summerfelt.	Mount-Albert...	18	do ..	11 20	H. McLaren et Cie.	do	do ..	do	do ..	
280	R. N. Walsh......	Ormston........	18	do ..	2 00	Wm Drysdale et Cie.	do	do ..	do	do ..	
281	Geo. Duncan	Hamilton	18	do ..	7 00	Wm Duncan....	Egerton	do ..	do	do ..	
282	P. B. Bastedo	Baysville . ..	18	do ..	28 00	A. Hunt.......	Bracebridge	do ..	do	do ..	
283	Ferris Bolton	Mont.-du-Veau..	18	do ..	9 00	Dorcas Bolton ..	Brandon	do ..	do	do ..	
284	Mme Haddock....	Tilsonburg	18	do ..	4 05	MM. McDermid et Logan.....	London.........	do ..	do	do ..	
285	Rév. F. W. Armstrong.	Trenton	18	do ..	3 00	Rév. A. Spencer.	Kingston	Déclarée avoir été reçue sans son contenu.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.		7
286	Thomas Kent.....	Milliken	18	do :	2 60	R. Breckin	Toronto	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	*Voir* cas n° 380, classe B.........		3
287	Maggie Morrison .	Guelph	19	do ..	7 00	Mme J. W. Lowrey.	do	do ..			
288	Gilbert Glass	London.........	19	do ..	5 00	Percy Udy	Bridgenorth	do ..	do 570,	do ..	
289	W. H. MacLaren .	Québec	19	do ..	5 00	MmeJames MacLaren.	Cap-Riche, Ont.	do ..	Aucune trace, faute de chargement..		
290	Francis Gunn.....	do	19	do ..	3 00	Mlle E. O'Mally	Ottawa.........	do ..	do	do ..	
291	R. F. McGregor ..	Toronto	20	do ..	5 00	J. J. McGregor.	Carleton-Place..	do ..	do	do ..	
292	E. Duplessis......	Saint-Hyacinthe	20	do ..	5 00	Mlle M. Duplessis.	Montréal	do ..	do	do ..	
293	Mme Faulkner....	Belleville	21	do ..	10 00	Mlle Murney. ..	Lunenb'rg, N.-E.	do ..	do	do ..	
294	Mme E. Edwards.	Smith's-Falls....	21	do ..	1 03	D. M. McMillan.	Brandon	do ..	do	do ..	
295	J. McWilliams....	Pointe-au-Père..	22	do ..	3 00	S. Carsley......	Montreal. . . .	do ..	do	do ..	
296	Chas. Hawkins ...	Sheppardton....	22	do ..	4 00	D. D. Wilson ..	Seaforth	do ..	do	do ..	1
297	J. St. D. Lemoine.	Ottawa.........	25	do ..	1 00	Mlle L. de St. D. Lemoine.	Sault-au-Récollet.	do ..	do	do ..	
298	Geo. Shannon.....	Spencerville ...	25	do ..	4 00	Mlle J. P. Shannon.	Kingston	do ..	do	do ..	
299	John McConachie.	Honeywood.....	25	do ..	1 50	Merchants Publishing Co.	Toronto........	do .	do	do ..	
300	J. C. Davidson ...	Bracebridge	26	do ..	1 30	T. Eaton Co....	do	do ..	do	do ..	
301	Mme B. E. Chadwick.	London.........	26	do ..	5 00	Kate Chadwick.	do	do ..	do	do ..	
302	S. R. Morden.....	Toronto	26	do ..	1 53	Wm. H. Seth ..	Picton	do ..	do	do ..	

B. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1893.	$ c.					
303	Dlle M. Paré	Saint-Nicolas	26 déc.	4 00	A. Gagnon	Saint-Roch	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
304	P. Gagnon	Québec	27 do	1 00	Frs. Gagnon	Sainte-Anne-de-la Pocatière.	do	do do	1
305	Wm Kemp	Innisfail	27 do	0 80	L. S. Baker	Calgary	do	do do	1
306	R. Simpson	Toronto	28 do	0 38	Bella K. Gunn	Wallacetown	do	do do	1
307	G. W. Miller	Wapaha, Man	29 do	1 50	Tribune Publishing Co.	Winnipeg	do	do do	1
308	Mme J. J. Hendlay.	Forest	29 do	8 00	Mlle Kate McKay.	Hawkstone	do	do do	1
309	Jennie Murray	Stratford	31 do	1 06	J. W. Robinson	Brantford	do	do do	1
310	W. T. Daykin	Mattawa	Vers le 31 déc. 1894.	1 20	Spencer Waugh	Toronto	do	do do	1
			1894.						
311	Mme B. S. Snyder	Port-Elmsley, Ont.	1er janv.	1 00	Mme John D. Brouse.	Iroquois, Ont.	do	do do	1
312	Mme P. Johns	Cedar-Springs	1er do	6 00	Marian Klaiber	Toronto	do	do do	1
313	Samuel Gibson	Goderich	1er do	2 00	Mme H. Little	Pilot-Mound, Man.	do	do do	1
314	Rév. Dr Campbell.	Ottawa	1er do	1 00	John Dougall et Fils.	Montréal	do	do do	1
315	G. L. Plumb	Brantford	2 do	4 35	R. Thornton	Toronto	do	do do	1
316	C. E. Woodbridge.	Kingsville	2 do	6 00	Florence Burnside.	Deer-Park	do	do do	1
317	Alex. Duncan	Oil-City	5 do	17 38	W. A. Hart	Toronto	do	do do	1
318	Jessie A. Munro	Broadview, Assa	6 do	10 00	Mme Anderson	Wetaskiwin, Alberta.	do	do do	1
319	W S.B. Armstrong	Windsor, Ont.	7 do	5 00	Mme Armstrong	Toronto	do	*Voir* le cas n° 372, classe B.	3
320	Mme Jos. Saulter.	Toronto	10 do	1 00	Mme E. Jeffries.	do	do	*Voir* le cas n° 372, classe B.	3
321	MmeW.C.Mahaffy	Bracebridge	11 do	2 00	T. Eaton Co	do	do	*Voir* le cas n° 372, classe B.	3
322	Alfred Gray	Toronto	27 do	2 00	S. A. May	do	do	*Voir* le cas n° 372, classe B.	3
323	H. B. Matthews	Bracebridge	30 do	0 60	T. Eaton Co.	do	do	*Voir* le cas n° 372, classe B.	3

324	H. Lapointe......	Québec........	8	do ..	10 00	Anna Thivierge.	Montréal.......	do	..	Aucune trace, faute de chargement..	
325	Rév. D. Tate.....	Toronto........	9	do ..	5 00	Mme Wallace...	Ingersoll.......	do	..	do do ..	
326	James Lunney....	Watford.......	9	do ..	1 00	Marian Klaiber.	Toronto.... ...	do	..	do do ..	
327	Mlle Tanner......	Moore..........	9	do ..	6 00	Mlle L. Tanner..	Sarnia.........	do	..	do do ..	
328	Julia Blacker...	Orillia.........	10	do ..	2 45	Marian Klaiber.	Toronto.......	do	..	do do ..	
329	G. C. McLeod....	Prince-Albert ..	10	do ..	1 00	*Free Press* Co...	Winnipeg	do	..	do do ..	
330	Wm. Moull......	Mount-Albert ..	11	do ..	2 00	Mme W. Moull.	Toronto........	do	..	do do ..	
331	A. W. Allingham.	Broadview, Assa	12	do ..	5 00	Mde Clara Boyce	Warkworth	do	..	do do ..	1
332	T. Eaton Co......	Toronto........	13	do ..	0 60	Geo. H. Davis..	Brandon, Man..	do	..	do do ..	
333	James Gillespie...	Lac-du-Chêne..	14	do ..	10 00	Cie de Baie-d'H.	Winnipeg......	do	..	do do ..	
334	Joseph Tourville..	Rigaud.........	14	do ..	1 50	D. Belisle	St-J.-B.de Montréal.	do	..	do do ..	
335	M. J. Wells......	Morrisburg.....	15	do ..	8 00	Marian Klaiber.	Toronto........	do	..	do do ..	
336	A. Robertson, Fils et Cie.	Drayton........	16	do ..	1 44	Williams, Greene et Rome Cie.	Berlin..........	do	..	do do ..	
337	Ellis Adkins	London-Est.....	17	do ..	1 00	Emily Ellis.....	Toronto........	do	..	do do ..	
338	Jos. Abramson ...	Kingston.......	17	do ..	10 00	A. Lieberman ..	do	do	..	*Voir* le cas n° 380, classe B........	3
339	Mme M. Rutherford	Sand-Hill	20	do ..	30 00	G. M. Rutherford	do				
340	C. Newman......	Northfield, C.-B.	18	do ..	10 00	Mme C. Newman	do	do	..	Aucune trace, faute de chargement..	
341	W. H. Alexander.	Toronto........	18	do ..	5 70	American Rattan Co.	do	do	..	do do ..	
342	W. B. Gladwin...	Station Ashcroft	18	do ..	5 00	A. H. Nesbitt..	Vancouver, C.-B.	do	..	do do ..	
343	Geo. Workman...	Streetsville.....	20	do ..	1 75	E. J. Reynolds..	Ottawa.........	do	..	do do ..	
344	Mme J. D. Lea...	Toronto........	22	do .	4 00	Mary Hunter...	Barrie..........	do	..	do do ..	
345	Chas. Dunn.	Canuta, Qué..	22	do ..	5 00	Mme M. Dunn..	Montréal.	do	..	do do ..	
346	U. H. A. Bull....	Thornbury......	23	do ..	13 78	R. Helstrop....	Meaford.......	do	..	do do ..	
347	Flora Ross........	London........	23	do ..	5 00	Kate Ross	Lochalsh.......	do	..	do do ..	
348	Alex. Dixon. ..	Manilla..	23	do ..	50 00	Wm. Hilborn...	Ayr............	do	..	do do ..	
349	Rév. Dr Reid.....	Toronto........	24	do ..	13 70	W. J. Rombough	Lunenburg.....	do	..	do do ..	
350	J. Wootton.......	Manitou, Man..	24	do ..	1 00	Ferry et Cie.. .	Windsor, N.-E..	do	..	do do ..	
351	R. Fisher..... .	Dorset.........	25	do ..	1 00	Editeur, *Star*....	Montréal.......	do	..	do do ..	
352	M. Schneider.....	Drayton........	25	do ..	1 00	A. S. et W. H. Masterman.	do	do	..	do do ..	1
353	M. H. Hammond.	Station de ch. de fer de Blyth.	25	do ..	50 00	Mme B. E. Hammond.	Owen-Sound....	do	..	do do ..	
354	Mme Jos. McAdam	Saint-Thomas...	26	do ..	2 00	Mlle McAdam..	Kingston.......	do	..	do do ..	
355	Mlle E. Begin....	Kamouraska....	26	do ..	6 00	Mde C. B. Letarte	Saint-Roch.....	do	..	do do ..	
356	Chas. Bell........	Huntingdon....	27	do ..	1 00	*Family Herald*..	Montréal..	do	..	do do ..	
357	Hugh McDougall.	Prince-Albert...	27	do ..	2 00	*Free Press* Co...	Winnipeg	do	.	do do ..	
358	R. W. Fitzgerald.	Montréal.	28	do ..	5 00	Mme S. A. Fitzgerald.	Little-York.	do	..	do do ..	
359	Rachel Mitchell ..	Mount-Forest ..	29	do ..	30 00	John A. Mitchell	Hensall........	do	..	do do ..	
360	John Hoffman....	Saint-Thomas...	29	do ..	5 00	McDermid et Logan.	London........	do	..	do do ..	
361	John Walker.....	Alton..........	do	31..	5 00	Mme John Catterall.	Toronto........	do	..	do do ..	
362	Geo. Love........	Prince-Albert ..	do	31..	1 00	*Free Press*......	Winnipeg......	do	..	do do ..	

B. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1894.	$ c.					
363	M. M. Campbell..	Frédéricton, N.-B.	1er févr...	2 00	Editeur du *Progress.*	St-Jean, N.-B...	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement..	
364	John Graham....	Campbellford...	1er do ..	8 00	P. E. Graham ..	Kingston.	do ..	do do ..	1
365	Mme Chadwick...	Toronto	2 do ..	5 00	Mme A. C. R. Saunders	Guelph.	do ..	do do ..	
366	N. Langford....	Dorset	2 do ..	0 52	Northrop et Lyman.	Toronto	do ..	do do ..	
367	W. W. Kinsey....	Bracebridge ...	1er do ..	1 10	R. Simpson.....	do	do ..		
368	C. N. Topp......	do	2 do ..	1 60	T. Eaton et Cie.	do	do .	*Voir* le cas n° 372, classe B	3
369	E. Dowler........	do	5 do ..	0 34	do	do	do ..		
370	J. B. Lorie........	Sainte-Anne-de-Beaupré.	3 do ..	2 75	Eugène Blais...	St-Roch-de-Québec.	do ..	Soustraite par N. U. Joanette, facteur du bureau de poste de Saint-Roch de Québec, qui a été arrêté, mis en jug. et condamné à trois années de dét. au pénitencier. L'argent contenu d. la lettre a été trouvé sur la pers. du prisonn. lors de son arrestation.	3
371	H. E. Thompson..	Brownsburg, Qué.	3 do ..	5 25	Ames, Holden et Cie.	Montréal..	do ..	Aucune trace, faute de chargement..	1
372	....	Toronto	5 do ..	3 25	*Ladies Journal..*	Toronto	do ..	Volée par le facteur Robert Hodgins, du bureau de poste de Toronto, qui a été arrêté, mis en jugement et condamné à trois années de détention au pénitencier. L'argent contenu dans la lettre a été trouvé sur la pers. de Hodgins, lors de son arrestation. Hodgins a aussi avoué avoir soust. un cert. n. d'autres lettres non charg. qui cont. des val., et a r. à l'insp. des postes de Toronto les fonds nécess. p. remb. le montant de ses péculats.	3
373	M. Phelan.......	Port-Daniel-Est.	5 do ..	1 00	*The Star..*	Montréal.	do ..	Le bur. de poste de Port-Daniel a été détruit par un incendie le 6 février 1894, et cette lettre y a brûlé.	10

374	T. Talbot.......	Montréal.....	6	do ..	4 18	Daniel et Cie...	Toronto........	do	.. Aucune trace, faute de chargement..	
375	M. Montgrain..	Saint-Placide...	8	do ..	1 15	G. P. Montgrain	Montréal......	do	.. do do ..	
376	Banque d'Hamilt'n	Listowel........	8	do .	30 00	John Delaney...	North-Bay......	do	.. do do ..	
377	Edward Stephens..	Mount-Forest..	9	do ..	25 00	J. Fleury et Fils	Aurora.........	do	.. do do ..	1
378	H. McGregor.....	Williamstown...	10	do ..	8 00	Mme W. Craik.	Rockburn.......	do	.. do do ..	
379	Lizzie A. Ansley..	Bridgetown, N.E	10	do ..	1 00	Delineator Publishing Co.	Toronto........	do	.. do do ..	
380	....	Boîte à lettres, Toronto.	10	do ..	4 00	Mlle Bessie Graham.	Détroit.........	do	.. Soustraite par un facteur malhonnête du bureau de poste de Toronto, contre qui la preuve n'était pas suffisante pour justifier des poursuites. On en a remboursé de sa part le contenu et celui d'autres lettres non chargées qui contenaient des valeurs, qu'on croit avoir été volées par cet employé.	3
381	Mme C. Cochran..	Kentville, N.-E.	11	do ..	2 00	Great London Tea and China Store.	Halifax, N.-E...	do	.. Aucune trace, faute de chargement..	
382	W. F. Trotter..	Chatham, Ont..	12	do ..	5 00	Mlle A. M. Trotter.	Owen-Sound....	do	.. do do ..	
383	Mme Geo. Nelson.	Toronto........	13	do ..	2 00	Mme T. Hayes..	Alliston......	do	.. do do ..	
384	Florence J. Bishop	Ottawa..........	13	do ..	1 00	Mlle King.....	Port-Hope......	do	.. do do ..	
385	Mme H. T. Champion.	Winnipeg.......	14	do ..	5 00	Mlle Thomson..	Parkdale......	do	.. do do ..	
386	Daniel J. Boyle...	Elmwood.......	14	do ..	2 00	James Craig....	Owen-Sound....	do	.. do do ..	1
387	R. B. Hamilton...	Atwood........	14	do ..	5 00	A. Yule........	Listowel.......	do	.. do do ..	
388	E. Prowse........	Beaumaris.....	14	do ..	0 25	T. Eaton et Cie..	Toronto........	do	.. do do ..	
389	Mme J. T. Colson.	Bracebridge....	15	do ..	0 72	do	do	do	.. do do ..	
390	W. Ménard.....	Montréal.......	15	do ..	2 00	R. A. Schreiber.	London.........	do	.. do do ..	
391	A. Lacombe....	Berthierville....	16	do ..	27 00	O. Moreau.....	Montréal.....	do	.. do do ..	
392	Ida Dodd........	Bracebridge...	18	do ..	0 30	T. Eaton et Cie..	Toronto........	do	.. do do ..	
393	Mme Jack......	Hamilton.......	19	do ..	3 50	George Jack....	Mount-Forest...	do	.. do do ..	
394	Maggie Miller....	Wroxeter......	19	do ..	3 00	Robert Miller...	Clinton.........	do	.. do do ..	
395	John H. Brown...	Durham......	19	do ..	22 80	H. D. Cameron..	Hamilton......	do	.. do do ..	
396	D. Scrymgeour...	Saint-Jean-Est..	19	do ..	10 00	Mme A. Scrymgeour.	Rockland, Me.	do	.. *Voir* les cas n[os] 162 et 163, classe A..	
397	do	do ..	26	do ..	10 00	Mme Ivan. F. Baer.	do ..			3
398	J. O. Stinson......	Chesley........	20	do ..	2 50	Ontario Chemist Co.	Toronto........	do	.. Aucune trace, faute de chargement..	
399	C. S. Smith....	Fort-Frances...	20	do ..	2 00	D. M. Ferry et Cie	Windsor.......	do	.. do do ..	
400	Jas. Wardlow....	Montréal.....	22	do ..	4 00	G. F. R. Harris.	Winnipeg......	do	.. do do ..	1
401	Mme W. E. Doxsee	Napanee.....	22	do ..	5 00	Mlle Kate Ross.	Peterboro'......	do	.. do do ..	
402	E. A. Sentenne....	Montréal.......	23	do ..	4 00	Aug. Champagne	St-François, Riv. du Sud.	do	.. do do ..	
403	Wm. Hill.........	Beeton.........	24	do ..	5 00	Jennie Hill.....	Toronto......	do	.. do do ..	
404	J. E. Robson.....	Warsaw.....	24	do ..	3 00	Doxsee et Cie...	Napanee........	do	.. *Voir* le cas n° 570, classe B..........	3

B. Lettres non chargées.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1894.	$ c.					
405	Mme Auston......	Station de c. de f., Gananoque.	25 fév....	5 00	Mlle Simpson...	Kingston... ...	La destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement..	
406	John C. Detlor ...	North-Bay......	25 do ..	4 00	J. D. King. ...	Toronto	do ..	do do ..	
407	Jos. H. Rooke.. .	Orillia..........	27 do ..	0 10	Mlle K. Mosgrove.	do	do ..	do do ..	
408	F. X. Joanette ...	Québec.	27 do ..	0 30	N. U. Joanette.	St-Vincent-de-Paul.	do ..	do do ..	
409	Rév. H. Gagnon..	Rivière Bois-Clair.	28 do ..	1 00	W. Chapman...	Québec.........	do ..	do do ..	
410	Wm. Bacon	Station de c. de fer d'Orillia.	28 do ..	2 50	W. E. Stratton.	Toronto........	do ..	do do ..	
411	Mme W. J. Gillies.	Hamilton	28 do ..	3 00	W. J. Gillies....	Brantford	do ..	do do ..	
412	Mlle S. Smith.....	Aylmer-Ouest ..	Fin de fév	5 00	MmeW. E. Fitch	Virden, Man ...	do ..	do do ..	
413	Wm. Steele..... .	Stratford.	do do	6 00	John Mason....	Toronto........	do ..	do do ..	
414	Ida Blanchard....	Toronto........	1er mars..	5 15	Julia Blanchard.	Sutton-Ouest ...	do ..	do do ..	
415	Mlle L. Dougherty	do	8 do ..	5 00	Mme Thomas Dougherty.	Petherton	do ..	do do ..	
416	S. B. Hunter	Harvey........	8 do ..	24 04	T. B. Barker et Fils.	St-Jean, N.-B..	do ..	do do ..	
417	Nellie Shannon ...	Brantford	9 do ..	6 00	Mme N. S. Bowbeer.	Clarkson........	do ..	do do ..	
418	Rév. J. M. A. Brien	Sainte-Elizabeth	12 do ..	40 00	Rév. L. E. Cousineau.	Montréal...... .	do ..	do do ..	1
419	Chas. Leblanc ...	Montréal..	12 do ..	4 52	L. D. E. Mayer.	do	do ..	do do ..	
420	Rév. W. N. Duthie	Burford	12 do ..	2 05	T. B. Holland ..	do	do ..	do do ..	
421	Joseph Leduc.....	Montréal.	12 do ..	1 00	Delineator Publishing Co.	Toronto..	do ..	do do ..	
422	Mlle E. Currier...	do	12 do ..	1 00	do ..	do	do ..	do do ..	
423	D. Burke.........	do	15 do ..	3 00	M. N. Burke. ..	Lennoxville.....	do ..	do do ..	
424	Wm. Bown.... .	Robinson.......	15 do ..	15 00	Arthur W. Bown	Montréal.......	do ..	do do ..	
425	Aggie McDowel ..	Toronto........	16 do ..	5 00	Mme Alex. McDowell.	Eden-Grove .. .	do ..	do do ..	

426	W. A. Gray	Oxford Centre..	16 do ..	1 00	*Canadian Churchman.*	Toronto	do ..	do	do ..	
427	A. A. Poole	Station de c. de f. de Listowel.	16 do ..	3 00	MmeA. A. Poole	do	do ..	do	do ..	
428	B. Wilmot.. .. .	Toronto	17 do ..	12 00	J. Wilmot.. ...	Barrie.........	do ..	do	do ..	
429	Robert Hutty....	Hamilton	19 do ..	10 00	Wilkin Brankley	Orillia.........	do ..	do	do ..	
430	Mme J.B. Gillespie	Peterborough...	19 do ..	3 00	Saml. H. Craig.	Hespeler	do ..	do	do ..	
431	Mme J. B. Henderson.	Sainte-Catherine	19 do ..	2 50	Lilian Henderson.	Brantford	do ..	do	do ..	
432	Mme A. Francœur	Montréal.......	19 do ..	4 00	Mme J. Francœur.	Ottawa.	do ..	do	do ..	
433	D. Burke.........	do	19 do ..	10 00	E. A. Burke ...	Lennoxville	do ..	do	do ..	
434	Le direct. de poste	Stat'n Ste-Flavie	19 do ..	1 00	Le dir. de poste.	Stati'n St-Moïse	do ..	do	do ..	
435	W. E. S. Moulson.	Solsgirth	21 do ..	1 00	*Nor'-West Farmer.*	Winnipeg.......	Déclarée avoir été reçue sans son contenue.	Aucune preuve pour expliquer ce prétendu détournement.		7
436	Geo. Hesilrige....	Crathie	22 do ..	1 00	Pharmacie de Schofield.	Toronto	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement..		1
437	MmeT. A. Wroughton.	Macleod, Alta..	23 do ..	2 00	T. Eaton et Cie.	do	do .	do	do ..	
438	J. H. Delamere...	Minden..... ...	25 do ..	1 00	Mme J. H. Delamere.	Almonte..	do ..	*Voir* le cas n° 570, classe B...		3
439	A. G. Harris......	Metlakahtla, C.-B.	vers 27..	1 00	T. Eaton et Cie.	Toronto..	do ..	Aucune trace, faute de chargement..		
440	Mme E. Huston...	Dresden.... ..	28 mars ..	10 00	E. R. Huston...	Kingston. ...	do .	do	do ..	
441	Banq. de Montréal	Régina.	28 do ..	3 71	C. R. Tryon et Cie.	Grenfell, Assa ..	do ..	do	do ..	
442	Mlle M. Doyle....	Toronto	30 do ..	3 00	Mlle M. N. Doyle	Kingston.......	do ..	do	do ..	
443	Peter Camolan ...	Port-Lambton .	31 do ..	3 00	W. Whittaker..	Sarnia..	do ..	do	do ..	
444	Joseph Gignac ...	Selkirk, Man. ..	31 do ..	10 00	Mme V. Gignac.	Sandwich, Ont..	do ..	do	do ..	1
445	A. J. Van Every..	Peterboro'.... .	1er avril.	5 00	J. F. Van Every	Toronto	do ..	do	do ..	
446	J. Mitchell.... .	Saint-Jean, N.-B	2 do ..	5 00	Mme J. Mitchell	Kingston	do ..	do	do ..	
447	F. Bilodeau.......	Morrisburg	2 do ..	5 00	F. Bilodeau.....	Saint-George-de-la-Beauce.....	do ..	do	do ..	
448	John Zantzee... .	Sainte-Agathe ..	2 do ..	1 00	D.M.Ferry etCie	Windsor, Ont...	do ..	do	do ..	
449	P. H. Cimon.....	Malbaie	2 do ..	1 00	W. Chapman...	Québec.........	do ..	do	do ..	
450	Alex. McDonald..	Collingwood . .	2 do ..	4 00	H. M. McDonald	Mount-Forest ..	do ..	do	do ..	
451	Mme J. Young....	Henry..........	3 do ..	1 00	John Dougall et fils.	Montréal... ..	do ..	do	do ..	
452	Mme A. Sadler ...	Ormstown .. .	3 do ..	1 00	Ernest G. Sadler	do	do ..	do	do ..	1
453	P. Harvie	Ottawa.	3 do ..	7 60	H. Brown et fils.	Carleton-Place..	do ..	do	do ..	
454	Chas Leblanc....	Montréal......	4 do ..	51 00	C. A. Lacroix...	Montebello......	do ..	do	do ..	
455	Rév. E. S. Rowe..	Bracebridge.....	4 do ..	3 00	Rev. W. Briggs.	Toronto	do ..	do	do ..	
456	J. R. Young. ...	Millbrook. .	4 do ..	19 48	A.G.GibsonetCi.	do	do ..	do	do ..	
457	Frère Mathias ...	L'Islet..........	4 do .	1 00	W. Chapman....	Québec..........	do ..	do	do ..	
458	Félix Breux......	Canton Chambly	5 do ..	3 00	Graham et Cie..	Montréal	do ..	do	do ..	
459	Dr Meahan	Station ch.d.f. de Bathurst, N.-B.	5 do ..	2 00	Edward Ryan...	Kingston.......	do ..	do	do ..	

B Lettres non chargées.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste au Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1894.	$ cts.					
460	Mde. G. Maillet..	St-Jean-Baptiste de Montréal.	6 avril ..	10 00	M. J. Minville.	Saint-François ..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement..	
461	do	do ..	6 do ..	7 00	Geo. Lachaine..	Québec...... ..	do ..	do do ..	
462	Mde J. Plouffe..	Sherbrooke......	7 do ..	7 00	*La Canadienne*..	Montréal..	do ..	do do ..	
463	F. H. Robichaud..	Robichaud, N.-B	7 do ..	0 91	*Le Cultivateur*..	do	do ..	do do ..	
464	B. Wilmot	Toronto	7 do ..	13 00	J. Wilmot	Barrie	do ..	do do ..	
465	Geo. Prenoveau...	St-Jean Baptiste de Montréal.	8 do ..	5 00	Mme J. Prenoveau.	Ste-Geneviève de Batiscan.	do ..	do do ..	1
466	Mme Colin Genge.	Macleod, T.N.-O	vers avril.	1 25	T. Eaton et Cie.	Toronto	do ..	do do ..	
467	H. Fowler........	Milton	9 avril ..	6 00	C. Bremner	Hamilton .. .	do ..	do do ..	
468	J. T. Chatten.....	Norman	9 do ..	2 00	Mme J. T. Chatten.	Peterboro'......	do ..	do do ..	
469	Alfred Boyd......	Toronto	9 do ..	1 00	Mr. Livingstone	Grimsby	do ..	do do ..	
470	John Doidge......	Chatham, Ont.	9 do ..	6 00	Mme J. Doidge..	Windsor, Ont...	do ..	do do ..	
471	J. B. Breault. . .	Saint-Sébastien .	10 do ..	40 00	Chas. Cousins...	Saint-Jean, Qué..	do ..	*Voir* les cas nos 162 et 163, classe A...	3
472	Wm. Harrington..	Toronto	12 do .	2 00	Mr. MacDougall	Stratford	do ..	Aucune trace, faute de chargement..	
473	H. B. Sherwood ..	Napanee........	12 do ..	7 00	Leah Sherwood.	Toronto	do ..	do do ..	1
474	Mlle L. Corne....	Manilla........	13 do ..	5 00	Arthur Corne..	Bellevllle.	do ..	do do ..	
475	W. J. Ryan	Macleod, Alba..	16 do ..	1 00	Whaley, Royce et Cie.	Toronto	Déclarée avoir été reçue sans son contenue.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
476	P. L. Walsh......	London...	16 do ..	4 00	Hugh Dunlop...	Goderich..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement..	1
477	James Watson....	Kinmount	17 do ..	1 50	H. Calcutt......	Peterboro'......	do ..	*Voir* le cas n° 570, classe B.	3
478	S. Purdy.	Albert, N.-B....	17 do ..	4 43	T. B. Barber et fils.	Saint-Jean, N.-B	do ..	Aucune trace, faute de chargement..	

479	George Paul	Milford, Ont.	17 do	35 00	Edwin Chown et fils.	Kingston	do	do	
480	Brown et Cie	Barrie (w.-poste)	18 do	5 84	C. Caldwell et Cie	Toronto	do	do	
481	A. Elsworth	Newcastle, Ont.	18 do	12 00	J. D. King	do	do	do	
482	Mme Finton	Grand-Valley	19 do	3 16	Whaley, Royce et Cie.	do	do	do	
483	H. White	Norman	19 do	1 00	Mme H. White	Norwood	do	do	1
484	G. S. Rix	Toronto	20 do	5 00	Mme J. Rose	Allendale	do	do	
485	R. W. Ferrier	Portage-du-Rat	20 do	1 00	J. B. Halkett	Ottawa	do	do	
486	Robt. Grant	Station de c. de f. Smith's-Falls.	20 do	12 00	Mme Robt. Grant	do	do	do	
487	J. C. Sullivan	Peterboro'	21 do	8 20	E. D. Tillson	Tilsonburg	do	do	
488	R. G. Agnew	Churchville, Ont.	23 do	20 00	J. W. Agnew	Elmgrove	do	do	
489	R. S. Armour	Hastings	24 do	3 00	A. Bell	Almonte	do	do	
490	J. B. Bourassa	Montréal	24 do	7 00	A. J. A. Roberge	Laprairie	do	do	
491	Mme M. Gauthier	Montgomery, Q.	24 do	4 00	F. A. Gauthier	Québec	Déclarée avoir été reçue sans son contenue.	Pas de preuve pour expliquer ce prétendu détournement.	7
492	Wm. Werry	Solina	25 do	10 00	Alfred Boyd	Toronto	Les destinataires ont déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
493	R. Marshall	Toronto	25 do	1 34	Swan's Specific Co.	do	do	do	
494	Dr J. A. Tuck	Gorrie	25 do	23 11	Elliot et Cie	do	do	do	
495	Gilbert Morier	Magog	26 do	1 35	S. Carsley	Montréal	do	do	
496	W. T. Martin	Ottawa	26 do	10 00	Mme W. T. Martin.	Port-Hope	do	do	
497	A. R. Leroux	St'n de la Loutre, C.C.P.	27 do	4 11	F. S. Taggart et Cie.	Toronto	do	do	
498	Mary Carr	Singhampton	27 do	5 00	Maggie Carr	Collingwood	do	do	
499	T. Tardif	Québec	27 do	6 00	J. A. Lanouette	Saint-Sévérin	do	do	
500	Thomas Meagher	Kingston	28 do	5 00	W. H. Meagher	Toronto	do	do	
501	James Probert	Winnipeg	30 do	1 00	*Star* et *Herald*	Montréal	do	do	1
502	Mme Colin Genge	Macleod	do	1 25	T. Eaton et Cie	Toronto	do	do	
503	E. Furner	Winnipeg	do	0 60	John Dougall et Fils.	Montréal	do	do	
504	Mme Josephine Kintzler.	Montréal	do	5 00	Charles Kintzler	Schreiber	do	do	
505	S. Fox	North-Bay	3 mai	20 00	Mme S. Fox	London, Ont	do	do	
506	M. D. Clairoux	Hull	4 do	4 25	Min. de la marine et des pêcheries	Ottawa	do	do	
507	Isaïe Brazeau	Masham-Mills	4 do	0 75	J. B. Rolland et fils.	Montréal	do	do	
508	Jessie Milne	Southampton	4 do	7 00	Mlle Agnès Milne.	Louise	do	do	
509	The Postmaster	Grenville	5 do	4 00	E. O. Doctor	Masson	do	do	
510	J. Laframboise	Saint-Hyacinthe	8 do	4 00	Mde. N. Perodeau	Montréal	do	do	
511	J. B. Coderre	St-J.-B. de Montréal.	8 do	10 00	S. Schofield	Sutton-Flats	do	do	

B. Lettres non chargées.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1894.	$ cts.					
512	F. X. Giroux....	Farnham (wagon-poste.)	10 mai ..	30 00	Seybold, Fils et Cie.	Montréal. ...	Les destinaires ont déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement..	
513	J. B. Dufresne....	Montréal..... ..	11 do ..	5 00	Mde J. B. Dufresne.	do	do ..	do do ..	
514	G. H. Fawcett....	Ottawa....... ..	11 do ..	1 00	Mlle Addie Moore.	Woodlawn.....	do ..	do do ..	
515	Capitaine Moffett.	Bloomfield	12 do ..	3 55	Brigadier Scott.	Kingston.	do ..	do do ..	
516	Neil Morton......	Belhaven...... .	14 do ..	25 00	W R. Broch et Cie	Toronto	do ..	do do ..	
517	David Coghlon...	Jasper....	15 do ..	2 00	Frank Wootten.	do	do ..	do do ..	
518	R. C. Manning...	Windsor.	15 do ..	5 00	Mme A. J. Manning.	do	do ..	do do ..	
519	W. Gratton.......	St-J.-B. de Montréal.	15 do ..	10 00	David Gratton..	Saint-Jérôme ...	do ..	do do ..	
520	G. C. Dessaulles..	Saint-Hyacinthe	15 do ..	1 00	N. Beauchamp..	Montréal.......	do ..	do do ..	
521	Mde M. Drouin...	St-J.-B. de Montréal.	15 do ..	6 00	Dezange Lemay.	Ste-Croix, Qué..	do ..	do do ..	1
522	J. Wiley.........	Gravenhurst. ...	16 do ..	7 30	McVittie et Brown.	Barrie..........	do ..	do do ..	
523	Thos. Harwood...	Ste-Madeleine...	17 do ..	5 00	M. Louson......	Montréal..	do ..	do do ..	
524	James Gullett.....	Staffa..........	17 do ..	8 40	Beck et Chapman	Wingham.... ..	do ..	do do ..	
525	J. W. D. Darling..	Lansdowne.. ...	18 do ..	2 40	J.C. Wilson et Cie	Montréal.	do ..	do do ..	
526	Andrew Majer....	Woodstock.	18 do ..	5 00	Samuel Majer...	Toronto	do ..	do do ..	
527	J. A. Hoshal.....	Cayuga	19 do ..	25 00	Bilten, Frères..	do	do ..	do do ..	
528	P. N. Tait........	Mille-Roches....	19 do ..	12 30	Verret, Stewart et Cie.	Montréal.	do ..	do do ..	
529	P. S. Archibald...	Moncton, N.-B..	21 do ..	0 50	St. John Cycle Co.	St-Jean, N.-B...	do ..	do do ..	
530	Fred Parker......	Adelaïde.	23 do ..	0 90	J. K. Cranston..	Galt.	do ..	do do ..	
531	W. Miller...... .	Jasper	24 do ..	0 18	Bur. du *Witness*	Montréal.. . .	do ..	do do ..	
532	K. Goldberg......	Smith's-Falls. ..	25 do ..	7 00	Mme Goldberg..	do	do ..	do do ..	
533	Ada Field........	Toronto	25 do ..	5 00	Mme Field......	do	do ..	do do ..	
534	L. M. England....	Farnham.	25 do .	10 00	Rév. M. Harris.	do	do ..	do do ..	

535	G. W. Spackman et Cie.	Hamilton......	25 do	5 45	N. A. Chene et Cie.	Goderich....	do	do	do
536	Peter Hume......	Toronto........	25 do	20 00	Mde Peter Hume	Kingston.....	do	do	do
537	Mme H. Griffith..	Québec........	26 do	0 50	Bur. du *Witness*.	Montréal.....	do	do	do
538	G. F. Robertson..	London.......	25 do	0 50	Delineator Publishing Co.	Toronto........	do	do	do
539	John Waly.......	Toronto.......	26 do	3 00	Louise Waly....	Whitby........	do	do	do
540	Robert Moore.....	Bracebridge....	26 do	3 21	C. C. Speight...	Acton-Ouest....	do	do	do
541	W. H. Thompson.	Kincardine.....	26 do	13 00	Norton Milier..	Prescott......	do	do	do
542	F. Letourneau....	Montréal......	27 do	6 00	Mde F. Létourneau.	Staine-Famille..	do	do	do
543	James Hill......	do	28 do	7 00	Geo. Rochester.	Sainte-Foye....	do	do	do
544	Mme J. C. Williamson.	Toronto........	28 do	1 35	Sarah Wood...	Port-Hope.....	do	do	do
545	C. McCarthy.....	do	29 do	2 00	Mme C McCarthy	Galt........	do	do	do
546	F. X. Blais......	Sainte-Martine..	29 do	6 00	Ferdinand Dubé	St-J.-B. de Montréal.	do	do	do
547	John White et Cie	Woodstock, Ont.	30 do	1 25	John Catto et Fils	Toronto........	do	do	do
548	D. K. Campbell..	Port-Arthur....	30 do	20 18	Mme D. K. Campbell.	Belmore........	do	do	do
549	M. C. Bouchard..	Trois-Rivières...	31 do	11 00	Olivier Bouchard	Montréal.....	do	do	do
550	Rachel Mullen...	Mimico........	1er juin	10 00	Fanny Mullen..	Toronto........	do	do	do
551	C. L. Davidson...	Montréal.....	2 do	3 00	G. McBride....	Montréal.......	do	do	do
552	J. D. Rainville...	Ste-Madeleine..	2 do	2 00	F. Rainville....	do	do	do	do
553	Mlle Rhumoir....	Toronto........	2 do	4 50	Mlle H. Carruthers.	Lindsay......	do	do	do
554	Mme Dr. Gould...	Colborne......	4 do	5 00	Mme G. C. Lawrence.	St-J.-B. de Montréal.	do	do	do
555	Michael Guérin...	Riv.-des-Sauv...	6 do	15 00	Eby, Blain et Cie	Toronto.......	do	do	do
556	Mme A. Blackburn	Toronto......	6 do	1 09	Mde Harry Laing	Kemptville.....	do	do	do
557	R. McLeod.......	do	7 do	2 50	R. Score et Fils.	Toronto.......	do	do	do
558	Mlle Fair........	Peterborough...	7 do	0 75	Mlle Fair.....	Montréal...	do	do	do
559	Mlle Anna Smillie.	Station Richmond.	8 do	8 00	Mme M. Burnie.	do	do	do	do
560	François Lizotte..	Saint-Hubert....	11 do	11 00	Duchesneau, Duchesneau et Cie	do	do	do	do
561	C. T. Mitchell....	Stouffville.....	12 do	5 00	A. E. Cameron..	Toronto.......	do	do	do
562	James Sheppard..	Ripley........	12 do	25 00	Mlle W Sheppard	Clinton.......	do	do	do
563	T. A. Crosby.....	Grand'Mère.....	18 do	5 00	T. L. Crossley..	Montréal.....	do	do	do
564	Pierre Denis......	Sainte-Marie de Monnoir (wagon-poste).	18 do	50 00	Liddell, Lespérance et Cie.	do	do	do	do
565	J. A. Boudrias....	Saint-Hyacinthe	18 do	1 00	Mde J. A. Boudrias.	St-J.-B. de Montréal.	do	do	do
566	O. P. Turner....	Goderich......	21 do	5 00	Mme O. P. Turner	Toronto......	do	do	do
567	G. Clarke.......	Terrebonne.....	25 do	1 00	Chas. Métivier..	Montréal.......	do	do	do
568	J. E. Dugas......	Ste-Anne-des-Plaines.	26 do	5 00	M. Barsalou et Cie.	do	do	do	do
569	Mde P. Boissonnault.	Saint-Roch-de-Québec.	— do	1 00	Pierre Langlois..	do	do	do	do

B. Lettres non chargées.—Liste de tous les cas de soustraction ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada, pendant l'exercice clos le 30 juin 1894.—*Fin.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de soustraction.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1894.	$ cts.					
570	C. J. Baker.......	Buffalo, N.-Y....	27 juin...	30 00	Mme M. Wilkinson.	Peterborough...	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Soustraite par Thomas H. Tebb, employé du bureau de poste de Peterborough, qui a été arrêté, mis en jugement et condamné à 3 mois de détention au pénit. le 10 juillet 1894 sur une accus. d'avoir volé 2 lettres de la p. contenant de l'argent. On en a recouvré le cont. du prisonnier.	3

RÉCAPITULATION.

Classification des cas.	Chargées.	Non chargées.
4. Lettres que les destinataires ont déclaré n'avoir pas reçues, et dont, faute de chargement, on n'a pu retrouver de trace, non plus qu'établir la perte à la poste	....	481
2. Lettres contenues dans des malles ou paquets que l'on dit n'être pas pervenus aux bureaux de destination, sans qu'on ait pu en découvrir la cause	4	....
3. Lettres perdues, détournées ou délivrées à d'autres que les destinataires à la poste, et dont le contenu a été remboursé en tout ou en partie par les employés responsables	38	77
4. Lettres perdues, détournées ou délivrées à d'autres que les destinataires à la poste et dont le contenu n'a pas été recouvré	....	....
5. Lettres dont le contenu a été perdu en tout ou en partie, et remboursé par les employés responsables	42	....
6. Lettres dont le contenu a été perdu en tout ou en partie, à la poste, et n'a pas été recouvré	5	....
7. Lettres dont le contenu a été déclaré manquer en tout ou en partie sans qu'il ait été apporté de preuve du fait allégué	39	11
8. Lettres volées ou supposées avoir été volées à la poste ou soustraites des malles en cours de transmission, et dont le contenu a été recouvré ou remboursé en tout ou en partie	29	....
9. Lettres volées à la poste ou soustraites des malles en cours de transmission, et dont le contenu n'a pas été recouvré	28	....
10. Lettres accidentellement détruites en cours de transmission	35	1
11. Encore sous enquête	2	....
Totaux	222	570

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. D. LESUEUR,
Secrétaire.

ANNEXE H.

TRANSACTIONS DE LA

DIVISION DES LETTRES DE REBUT

TABLEAU des lettres reçues par le bureau des lettres de rebut, Canada, pendant ou autre chose, et de la

TABLEAU N° 1.—Indiquant le nombre de lettres de toutes

Nombre de lettres reçues.	—	—	—	—
LETTRES DE REBUT :—				
Renvoyées de la Grande-Bretagne (étaient chargées 185)	....	9,465		
do des Etats-Unis (do ..1,342)	....	98,375		
do de la France (do .. 1)	....	475		
do de Terreneuve (do .. 1)	....	501		
do de Victoria (do .. 3)	....	147		
do de la Nouv.-Galles du Sud (do .. 3)	....	138		
do Barbades (do .. —)	....	132		
do Nouvelle-Zélande (do . 2)	....	99		
do Jamaïque (do .. 2)	....	84		
do Mexique (do .. 1)	....	73		
do d'autres colonies et pays étrangers (étaient chargées .... 3)	....	324		
1,543		109,813		
MOINS—Les lettres chargées ci-dessous	....	1,543		
			108,270	
Lettres renvoyées des bureaux de poste du Canada, dont suit le détail :—				
Lettres chargées disponibles le 30 juin 1893........	163			
do en la possession de directeurs de poste le 30 juin 1893......................	132			
do reçues durant l'exercice terminé le 30 juin 1894 (y compris celles d'origine étrangère).......	10,892			
		11,187		
Lettres contenant des valeurs portées au registre, disponibles le 30 juin 1893......	237			
Lettres contenant des valeurs portées au registre, en la possession de directeurs de poste au 30 juin 1893.	98			
Lettres contenant des valeurs portées au registre, reçues durant l'exercice terminé le 30 juin 1894....	4,084			
		4,419		
			15,606	
Lettres de rebut originaires du Canada :—				
Reçues durant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	....	208,409		
Lettres de rebut ordinaires, originaires d'autres pays, disponibles le 30 juin 1893	440			
Lettres de rebut ordinaires, originaires d'autres pays reçues durant l'exercice terminé le 30 juin 1894.........	152,318			
		152,758		
Lettrres de rebut avec adresses imprimées des envoyeurs.	.. ..	37,307		
do affranchissement officiel	....	7,404		
Lettres retournées, c'est-à-dire réexpédiées par le bureau des rebuts et revenues faute d'avoir pu être délivrées...	....	55,929		
Rebuts de livres, paquets, etc. :—				
Disponibles le 30 juin 1894	4,510			
Reçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1893......	59,581			
		64,091		
			525,898	
Circulaires, cartes postales, etc.	....	....	292,031	
				941,805
A reporter....	....	....	... .	941,805

l'exercice clos le 30 juin 1894, avec indication de leur contenu, soit argent manière dont on en a disposé.

espèces reçues par le bureau des rebuts, et ce qui en a été fait.

Ce qu'on en a fait.	—	—	—	—
LETTERS DE REBUT :—				
Renvoyées en Angleterre, y compris les lettres étrangères non énum. ci-dessous (dont il y avait de chargé .. 458)	19,533			
Renvoyées aux Etats-Unis (do .. 1,367)	83,384			
do en France (do .. 62)	1,054			
do à Terreneuve (do .. 51)	855			
do à la Nouv.-Galles du Sud (do .. 3)	114			
do au Japon (do .. 3)	85			
do à Victoria (do .. 2)	78			
do à la Nouvelle-Zélande (do .. —)	79			
do à d'autres colonies et pays étrangers (dont il y avait de chargé........... 32)	564			
1,978				
Lettres de la G.-B., des colon. ou d'origine étrang., restées en poss. au 30 juin 1894 (dont il y avait de chargé, 65)	730			
		106,476		
Livres, cartes-postales, etc., de la Grande-Bretagne et d'origine étrangère, aussi retournées..................	....	46,572		
			153,048	
Lettres chargées, retournées aux envoyeurs, y compris celles d'origine étrangère	9,479			
Lettres chargées, en la possession de directeurs de poste.	195			
do qui n'ont pu être rendues aux envoy., par suite du refus de les retirer, de l'absence d'adr. des env., etc., et qui, ne contenant pas de val., ont été détruites	1,083			
Lett. charg., conserv. au bur. des rebuts en attend. réclame	135			
		10,892		
Lettres cont. des val. qui ont été rendues aux envoyeurs..	3,715			
do do en la possession de direct. de poste..	127			
do do conservées au bureau des rebuts en attendant qu'elles soient réclamées....	242			
		4,084		
Lettres chargées et de valeur en la possession de directeurs de poste ou au bureau des rebuts, le 30 juin 1893, et dont on a depuis disposé comme suit :—				
Délivrées..	234			
Détruites..	69			
Au bureau des rebuts..............................	327			
		630		
			15,606	
Lettres de rebut ordinaires, rendues aux envoyeurs..	....	193,859		
do do portant des adresses imprimées, et renvoyées aux envoyeurs.	....	37,307		
do do rendues aux divers départements du gouvernement..	....	7,404		
do do sans signature ni marque de poste, comptes, etc., détruits	122,530			
Lettres de rebut revenues au bureau et détruites.........	55,929			
		178,459		
			417,029	
Livres de rebut, paquets, etc., expédiés à leurs adresses.	678			
do do renvoyés aux envoyeurs..	56,268			
do do vendus à l'encan.........	1,320			
A reporter....................................	58,266	... .	585,683	....

TABLEAU des lettres reçues au bureau des lettres de rebut,

TABLEAU Nº 1.—Indiquant le nombre de lettres de toutes espèces

Nombre de lettres reçues.	—	—	—	—
Report	....	....	....	941,805
LETTRES SPÉCIALES, classifiées comme suit :—				
Lettres chargées restant le 30 juin 1893	51			
do en la poss. de direct. de poste, 30 juin 1893	50			
do reçues p. rectific. d'adr., droit de port, etc.	2,432			
		2,533		
Lettres contenant des valeurs et portées au registre :—				
Restant le 30 juin 1893	56			
En la possession de directeurs de poste, 30 juin 1893	25			
Reçues pour rectification d'adresse, droit de port, etc.	1,977			
		2,058		
			4,591	
Lettres ordinaires restant le 30 juin 1893	336			
do reçues pour manque de timbres	15,398			
		15,734		
do do rectification d'adresse	....	14,992		
			30,726	
Lettres locales, reçues pour manque de timbres	....	....	5,095	
do pour pays étrangers, restant le 30 juin 1893	....	465		
do do reçues comme non payées ou insuffisamment payées	....	14,654		
			15,119	
Lettres de rebut envoyées au bureau	....	....	2,821	
Cartes-postales reçues pour manque de timbres	....	5,468		
do do rectification d'adresse	....	5,758		
			11,226	
Circulaires reçues pour manque de timbres	....	2,430		
do do rectification d adresse	....	5,734		
			8,164	
Paquets, livres, etc. :—				
Restant le 30 juin 1893, reçus durant cette année et les années précédentes	....	4,114		
Reçus pour manque de timbres, rectification d'adresse, ou non réclamés (de ceux-ci, 1,199 contenaient des incluses contrairement à la loi.)	....	13,192		
			17,306	
				95,048
A reporter	....	....	....	1,036,853

Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894, etc.—*Suite.*

reçues au bureau, et ce qu'on en a fait.

Ce qu'on en a fait.	—	—	—	—
Report	58,266	.. ....	585,683	
LETTRES DE REBUT—*Fin.*				
Livres de rebut, paquets, etc., d'aucune valeur, disposés	2,654			
do do restant au bureau d. rebuts	3,171			
		64,091		
Circulaires, cartes-postales, etc., détruites, ou autrement disposées	....	292,031		
			356,122	
				941,805
LETTRES SPÉCIALES :—				
Lettres chargées, renvoyées aux auteurs ou expédiées aux adresses	2,346			
do en la possession de directeurs de poste..	25			
do sans signature et sans valeur, qu'on a détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer.	19			
do dép. au b. des rebuts en att. qu'on les récl.	42			
		2,432		
Lettres contenant des valeurs qui ont été renvoyées aux auteurs ou expédiées	1,885			
Lettres contenant des valeurs en la poss. des dir. de poste.	30			
Lettres contenant des valeurs conservées au bureau des rebuts en attendant qu'on les réclame	62			
		1,977		
Lettres spécialement enregistrées et valeurs en la possession de directeurs de poste au bureau des rebuts au 30 juin 1893, et dont on a depuis disposé comme suit :—				
Délivrées	100			
Bureau des rebuts	74			
Détruites	8			
		182		
			4,591	
Lettres locales reçues pour manque de timbres :—				
Renvoyées aux auteurs	6,521			
Expédiées à leurs adresses	7,806			
Détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer	1,088			
Restant au 30 juin 1894	319			
		15,734		
Lettres ordinaires reçues pour rectification d'adresse :—				
Renvoyées aux auteurs	10,964			
Expédiées à leurs adresses	1,059			
Détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer	2,969			
		14,992		
			30,726	
Lettres locales reçues pour manque de timbres :—				
Renvoyées aux auteurs	... .	3,799		
Expédiées à leurs adresses	....	593		
Détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer	....	678		
Restant au 30 juin 1894	....	25		
			5,095	
Lettres pour les pays étrangers :—				
Renvoyées aux auteurs	....	4,522		
Expédiées à leurs adresses	....	9,698		
Détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer	....	534		
Restant au 30 juin 1894	....	365		
			15,119	
A reporter	... .	....	55,531	941,805

TABLEAU des lettres reçues au bureau des lettres de rebut,

TABLEAU N° 1.—Indiquant le nombre de lettres de toutes espèces

Nombre de lettres.	—	—	—	—
Report	....	....	....	1,036,853
Grand total	....	....	....	1,036,853

SOM

Lettres restant au bureau le 30 juin 1893, y compris celles en la possession de directeurs de poste	11,081
Lettres de rebut reçues	935,897
Lettres spéciales reçues	89,875
	1,036,853

JOHN WALSH,
Surintendant.

reçues au bureau, et ce qu'on en a fait—*Fin.*

Ce qu'on en a fait.	—	—	—	—
Report			55,531	941,805
LETTRES SPÉCIALES—*Fin.*				
Lettres de rebut revenues et détruites			2,821	
Cartes-postales reçues pour manque de timbres, renvoyées aux auteurs ou expédiées à leurs adresses	1,534			
Cartes-postales détruites en conséquence de l'impossibilité du département de les retourner ou de les délivrer	3,934			
		5,468		
Cartes-postales reçues pour rectification d'adresse, renvoyées aux auteurs ou expédiées aux adresses	2,902			
Cartes-postales détruites en conséquence de l'impossibilité de les retourner ou de les délivrer	2,856			
		5,758		
			11,226	
Circulaires reçues pour manque de timbres, renvoyées aux auteurs, ou expédiées aux adresses	2,134			
Circulaires reçues pour manque de timbres, détruites	296			
		2,430		
do pour rectification d'adresse, renvoyées aux auteurs ou expédiées aux adresses	2,503			
do pour rectification d'adresse, détruites	3,231			
		5,734		
			8,164	
Livres, paquets, etc., retenus pour manque de timbres, rectification d'adresse, ou non réclamés, et qui ont été rendus aux envoyeurs	4,265			
Livres, paquets, etc., retenus pour manque de timbres, rectification d'adresse, ou non réclamés, renvoyés à leurs adresses	6,001			
Livres, paquets, etc., vendus à l'enchère	1,236			
		11,502		
Livres, paquets, etc., retenus pour manque de timbres, rectification d'adresse, ou non réclamées, détruits parce qu'ils étaient sans valeur et que le département ne pouvait les délivrer ni les retourner		2,396		
Livres, paquets, etc., retenus pour raison de port, rectification d'adresse, ou non réclamés, restant au bureau (y compris la balance des années précédentes) le 30 juin 1894		3,408		
			17,306	
				95,048
Grand total				1,036,853

MAIRE.

Lettres de rebut dont on a disposé	937,608
do spéciales do	90,698
do restant au bureau le 30 juin 1894, y compris celles entre les mains de directeurs de poste	8,547
	1,036,853

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

TABLEAU N° 2—Indiquant le nombre de lettres reçues qui contenaient de l'argent ou autres articles de valeur; le montant et la nature de leur contenu ; combien de lettres ont été distribuées pendant l'exercice, et combien il en reste.

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		$ c.			
3,545	Argent (y compris $11.78 contenus dans des lettres sous d'autres chefs)	16,130 26	3,236	208	101
33	Lettres de change	8,449 84	33		
2	Obligations	22,558 50	2		
556	Chèques	73,862 48	530	10	16
239	Traites	53,403 43	232		7
2	Lettres de crédit	990 50	2		
861	Mandats-poste	12,859 53	813	17	31
62	Ordres	7,025 27	56	4	2
10	Certificats de passage	380 28	10		
309	Billets à ordre	54,532 51	290	8	11
600	Recettes	56,819 82	570	19	11
12	Certificats d'actions	14,072 00	12		
18	Certificats divers	56,493 64	17	1	
458	Lettres chargées envoyées au bureau des lettres de rebut à Londres, Angleterre		458		
1,367	Lettres chargées envoyées aux bureaux des lettres de rebut à Washington, Etats-Unis.		1,367		
153	Lettres chargées envoyées aux bureaux des lettres de rebut d'autres pays		153		
49	Titres		49		
64	Documents de valeur		55	3	6
1	Certificats, accident (American Mutual)		1		
2	do agence		2		
1	do Alliance Nationale				1
1	do Ancient Order Foresters			1	
1	do apprentis			1	
2	do prisonniers d'armée		2		
4	do Arts, Société des		4		
1	do Bachelier des Arts		1		
12	do baptême		10	1	1
2	do Barton Agricultural Society			2	
2	do naissance		2		
1	do bonus		1		
1	do union des briquetiers		1		
5	do Canadian Order of Foresters		4		1
1	do do Oddfellows		1		
1	do do Wheelmen's Association			1	
1	do bestiaux, registre des		1		
36	do caractère		31	3	2
4	do Chosen Friends		3		1
1	do Christian Mutual Benefit Association		1		
18	do membre d'église		18		
1	do service civil (préliminaire)		1		
1	do clergé (Eglise d'Angleterre)		1		
10	do agents voyageurs		7		3
1	do confession		1		
1	do droit d'auteur, registre des			1	
2	do d'inspecteur-mesureur de bois		2		
9	do décès		9		
1	do dentiste		1		
1	do dépôt		1		
1	do agent de police secrète		1		
1	do do d'assoc. de police secrète		1		
1	do éducation		1		
6	do Free Miners		5	1	

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de maîtres de poste.
		$ c.			
1	Certificats, de santé			1	
5	do d'examen de lycée		5		
1	do de la société historique (Réserve de l'Ouest)		1		
1	do du cercle des familles		1		
2	do d'établissement (*homestead*)		1	1	
10	do de l'ordre des forestiers indép.		10		
2	do des bons templiers		2		
3	do Independent Order Oddfellows		3		
1	do de l'union typographique internationale		1		
1	do Iron Hall, ordre de l'		1		
1	do de l'association des tailleurs		1		
4	do de juge de paix		4		
3	do de Kindergarten		3		
3	do de mécaniciens de locomotives		3		
11	do de mariage		10	1	
4	do de francs-maçons		4		
1	do de second de navire		1		
1	do des artisans		1		
10	do de médecins		6	1	3
2	do d'ordination méthodiste		2		
1	do de modèle de dessin		1		
1	do de musiciens, société canadienne		1		
4	. des professeurs de musique		3	1	
1	do de l'association de secours mutuels, des francs-maçons		1		
1	do National Editorial Association		1		
2	do de notaire		2		
3	do Orange, Loyal Orange Association		3		
3	do de propriétaire		2		1
1	do de dissolution de société		1		
6	do des patrons de l'industrie		5	1	
2	do de pharmacie		2		
1	do de garantie de piano		1		
5	do de préemption de terre		5		
1	do de l'association de la presse		1		
2	do Protestant Protective Association		2		
1	do de chefs de convois		1		
3	do de télégraphistes sur ch. de fer		2		1
1	do de préposé à la voie ferrée		1		
2	do de templiers royaux		2		
1	do de matelots		1		
14	do d'instituteurs		14		
3	do de solliciteurs		3		
1	do Sons of Scotland		1		
3	do de mécaniciens sur bateaux à vap.		3		
1	do d'inspection de bat. à vap., fret.				1
1	do do do		1		
4	do d'étudiants		4		
8	do de mise à la retraite		8		
1	do de titre, transport du		1		
1	do de marque de commerce		1		
1	do United Green Glass Workers' Association			1	
2	do United Workmen, Ancient Order		2		
1	do de l'union typograph. de Victoria				1
6	do des poids et mesures		6		

Tableau n° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de maîtres de poste.
		$ c.			
1	Certificats, Woman's Christian Association		1		
2	do Young Men's Christian Association		1		1
3	Copies de titre		2		1
7	Billets d'assurance contre les accidents		2		5
31	Conventions		30		1
2	Lettres d'administration		2		
22	Affidavits		22		
3	Albums		3		
1	Cendrier en alubinum		1		
5	Application comme membre		5		
1	do pour préemption				1
26	Tabliers		26		
1	Pointes de flèches en silex		1		
2	Fleurs artificielles		2		
5	Cessions		5		
2	Albums-autographes		2		
15	Vêtements de bébés		14	1	
1	Sac de fantaisie en fourrure		1		
1	Contremarques de bagage		1		
1	Baromètre		1		
8	Chapelets		7	1	
5	Ouvrage en rassades		5		
2	Bavettes		2		
3	Peaux d'oiseaux		3		
4	Ailes do		4		
2	Billets de connaissement		2		
2	do vente		2		
1	Livres, code du câble		1		
36	Divers livres		34	2	
16	Bottes		16		
9	Bottes d'enfants		9		
1	Bracelet, doré		1		
2	Epinglettes, dorées		1	1	
1	Echantillons de briques		1		
5	Broches, dorées		5		
1	do d'or et d'ivoire		1		
1	do plaquées en or			1	
1	do en cheveux		1		
1	do en nacre de perle		1		
3	Brosses à cheveux		3		
1	do chapeaux		1		
1	Pinceau		1		
1	Sac à brosse et à peigne		1		
1	Cornes de bison		1		
1	Fleurs de bulbes		1		
10	Gâteau		10		
1	Cailloux du Canada		1		
1	Sucre candi		1		
1	Chandelles		1		
3	Bonnets de fourrure		3		
1	Herbe à chat		1		
1	Calice		1		
1	Ceinture en chamois		1		
1	Charte de forestiers		1		
2	Gomme		2		
2	Vêtements d'enfants		2		
1	Gobelet		1		
3	Cartes de Noël		3		
1	Habillement sacerdotal		1		
1	Cigares		1		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues centenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		$ c.			
1	Porte-cigares		1		
1	Thermomètre clinique			1	
1	Aiguilles d'horloge		1		
8	Vêtement		7	1	
1	Plaque de cercueil		1		
1	Cognac		1		
1	Poudre coloriée		1		
1	Contrats		1		
1	Plaque de cuivre rouge		1		
1	Remède pour les cors		1		
6	Coton		6		
1	Crème			1	
2	Crèpe		2		
1	Boutons de manchettes, perle		1		
1	Rideaux, dentelle		1		
1	Coussins		1		
5	Coupe-fleurs		5		
6	Boutures de fleurs		6		
1	Acte de vente		1		
21	Déclarations		21		
1	Instruments de dentiste		1		
2	Dépositions		2		
3	Diplôme, bétail sur pieds		3		
5	Décharges d'hypothèques		5		
7	Congé, police à cheval du Nord-Ouest		7		
3	do matelots		2	1	
4	do soldats		4		
1	Avis de détresse		1		
1	Procédure de divorce, exemplaire		1		
7	Doileys		7		
7	Poupées		7		
1	Instruments de dessin		1		
4	Habillement		4		
13	Etoffes à robes		13		
1	Boîte à toilette		1		
3	Patrons de robe		3		
3	Feuilles sèches		3		
2	Journaux de pharmacien		2		
1	Plaques photographiques		1		
7	Cornets acoustiques		7		
1	Boucles d'oreilles, diamant		1		
1	do dorées			1	
1	Bandage électrique		1		
1	do en fil métallique		1		
1	Electro		1		
5	Electrotypes		5		
1	Plaque à graver		1		
5	Reçus de messagerie		2	1	2
3	Lorgnons		2	1	
12	Fausses dents		11	1	
1	Boîte de fantaisie		1		
4	Consoles do		4		
11	Ouvrage do		11		
2	Eventails, ivoire		1	1	
2	Fougère		2		
1	Lignes à pêche		1		
3	Chemises de flanelle		3		
1	Dent de fossile		1		
5	Plumes-fontaines		5		
2	Fourrures, peaux d'ours		2		
1	do do de daim		1		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		$ c.			
3	Fourrures, peaux de renard		3		
1	do do vison		1		
3	do do rat-musqué		3		
1	do do d'écureuil		1		
9	do do de divers animaux		9		
3	do do loup		3		
1	Collet en fourrure		1		
2	Jarretières		2		
3	Verre		3		
2	Lorgnons		2		
2	Vases en verre		2		
4	Gants en peau de daim		4		
16	do de chevreau		16		
1	Colle		1		
1	Nettoyeur de fusil		1		
1	Platine d'un pistolet		1		
3	Bracelets en or		3		
32	Epingles do		30	2	
10	Chaines do		8	1	1
4	Porte-bonheur en or		3	1	
1	Boutons de collet en or		1		
1	Croix en or		1		
3	Boutons de manchettes en or		2	1	
6	Anneaux do do		5	1	
2	Poussière d'or		2		
9	Boucles d'oreilles en or		7	2	
3	Montures de lorgnon en or		1	2	
2	Chaînes de gousset do		2		
3	Feuille en or		2	1	
5	Médaillons en or		4	1	
4	Médailles do		4		
1	Lingot do		1		
5	Boîtes à crayons en or		5		
1	Pendants do		1		
7	Plumes do		7		
34	Epingles do		29	4	1
2	Quartz aurifère do		2		
108	Anneaux do		94	12	2
1	Bouteilles d'odeur en or		1		
4	Boutons de chemise do		4		
4	Lunettes do		3	1	
1	Dés do		1		
18	Montres do		17	1	
9	Boîtes de mouchoirs		9		
24	Mouchoirs de toile		24		
2	Harmonica		2		
1	Rêne de harnais		1		
1	Chapeaux		1		
4	Herbes		4		
4	Reçus de *homesteads*		4		
2	Miel		2		
1	Panier à ouvrage (sauvage)		1		
3	Insectes		3		
223	Polices d'assurance		217	3	3
1	Boîte à bijoux		1		
2	Bijoux (pierres ouvrées)		2		
1	Outils de bijoutier		1		
4	Jugements		4		
5	Clés		4	1	
1	Couteaux à dépecer		1		

Tableau n° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent et autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1893, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		$ c.			
4	Lacets		4		
1	" Ladies companion "		1		
8	Octrois de terrains (Couronne)		8		
1	Contrats de transferts de terrain		1		
1	Cheminées de lampes		1		
1	Abats-jour de fanaux		1		
1	Bordereau de buanderie		1		
13	Baux		11	1	1
1	Cuir		1		
58	Pièces judiciaires (diverses)		58		
1	Lentilles, photographie		1		
1	do télescope		1		
1	Licences—de mécanicien		1		
5	do de pêche		5		
2	do d'hôtel		2		
1	do de fabrique		1		
1	do de mines		1		
3	do de colporteurs		3		
1	do de plombier		1		
5	do de bois de service		5		
1	do de tabac		1		
2	do de commerçants		2		
2	Fil de toile		2		
2	Miroirs		2		
27	Billets de loterie		2	4	1
6	Machinerie		6		
1	Nécessaire de toilette		1		
11	Sucre d'érable		11		
1	Cartes géographiques		1		
1	Tablier de franc-maçon		1		
2	Médailles, bronze		2		
1	do dorée		1		
1	do métal		1		
8	Médicaments		8		
3	Carnets		2	1	
1	Cartes de métal		1		
2	Roulettes en métal		1	1	
1	Cuillères en métal		1		
1	Billets de passage sur chem. de fer		1		
1	Lait condensé		1		
2	Passe militaire		1	1	
2	Minéraux		1	1	
20	Mitaines		19	1	
34	Mocassins		33	1	
28	Hypothèques		26	2	
12	do sur meubles		10	2	
6	Livres de musique		6		
1	Mousseline		1		
6	Anneaux de serviette		6		
1	Colliers, or et rubis		1		
1	Papier à note			1	
1	Avis de vente		1		
1	Fênes		1		
2	Obligations		2		
3	Peintures à l'huile		3		
1	Lunettes d'opéra		1		
1	O. R. C., billets de membre		1		
1	Plumes d'autruche		1		
2	Coupe-papier		2		
1	Jetons de colis			1	
4	Livrets, Ancient Order of Foresters		4		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		$ c.			
55	Livrets, banque		54		1
6	do Barnardo's Home		5		1
16	do construction et prêt		16		
3	do Independent Order of Foresters		2	1	
2	do d'assurance		2		
14	do de caisse d'épargnes		14		
1	do Society of Engineers		1		
2	do Société des Artisans Canadiens-Français		1	1	
1	do Sons of England		1		
1	Passeports				1
1	Bousillage		1		
1	Brevets		1		
8	Reconnaissance de mont-de-piété		4	4	
2	Porte-plumes, perle et or		2		
9	Canifs		8	1	
1	Papiers de pension			1	
4	Permis		4		
2	Pétitions		2		
1	Echantillons de phosphate		1		
26	Photographies		21	5	
2	Images		1	1	
1	do cadres		1		
3	Dessus d'oreillers		3		
9	Pillules		7	2	
9	Coussins à épingles		9		
1	Epingles, or et diamant		1		
1	do plaquées en or			1	
1	do à cheveux et bijoux		1		
8	Pipes, racine d'églantier		8		
5	Plans		3		2
2	Plaques		2		
1	Plâtres		1		
3	Plaques pour fausses dents		2		1
1	Creuset en platine		1		
7	Porte-monnaie		7		
1	Cirage		1		
1	Pot à crème en porcelaine		1		
28	Timbres-poste, vieux		28		
1	Portraits		1		
8	Pommes de terre		8		
1	Boîte à poudre		1		
16	Procurations		15	1	
1	Livres de prière		1		
2	Vérifications		2		
3	Protêts		3		
7	Bourses		7		
1	Billets de loterie		1		
11	Jetons à bagage, chemin de fer		9	2	
4	Reçus d'effets do		4		
13	Passes do		12		1
1	Bordereau de paie do		1		
38	Billets do		29	9	
1	Râpe		1		
1	Sonnettes de serpents à sonnettes		1		
1	Rasoir		1		
17	Reçus de lettres chargées		14	3	
2	Décharges		2		
1	Rapports de mines		1		
1	do d'architecture navale		1		
2	do d'examens d'écoles		2		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent et autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		$ c.			
1	Estampes, revenu		1		
6	Anneaux, diamant		4	1	1
12	do dorés		10	2	
2	Caoutchoucs		2		
8	Sachets		8		
3	Echantillons de drap		3		
1	Préservateur en satin		1		
1	Satinette		1		
1	Scapulaires		1		
4	Flacons d'odeur		4		
4	Ciseaux		4		
17	Graines de jardin		17		
2	Navettes de machines à coudre		2		
6	Châles, laine		6		
1	Bordereaux d'expéditions		1		
1	Récipicés			1	
4	Chemises, laine		4		
14	Souliers		14		
1	Cordons de souliers		1		
1	Soieries		1		
51	Mouchoirs de soie		50	1	
2	Bonnets do		2		
8	Ceinturons do		8		
1	Châles do		1		
1	Fil do		1		
13	Cravattes do		13		
1	Camisoles do		1		
1	Marqueurs de livres en argent		1		
1	Boîte do		1		
3	Bracelets do		3		
15	Broches do		15		
1	Crochet à boutons do		1		
1	Etui à cartes do		1		
3	Chaînes do		3		
1	Service de communion portatif en argent		1		
1	Nécessaire pour crême et sucre do		1		
1	Boutons de manchettes do		1		
1	Caraffe en argent		1		
1	Boucles d'oreilles en argent			1	
1	Epingles à cheveux do		1		
1	Boîte à bijoux do		1		
3	Couteaux do		2	1	
5	Boîtes d'allumettes do		4	1	
3	Mémorandums do		3		
5	Gobelets do		5		
2	Anneaux de serviettes do		2		
3	Couteaux à papier do		3		
2	Etuis à crayons do		2		
9	Epingles do		8	1	
2	Boîte à timbres-poste do		2		
5	Anneaux do		5		
2	Salières do		2		
1	Ciseaux do		1		
2	Chaînons de manches do		1	1	
1	Boîte à snvon do		1		
39	Cuillers do		34	5	
6	Dés do		4	2	
1	Porte-billets do		1		
1	Porte-cravattes do			1	
2	Cabarets do		2		
4	Boîtiers de montres do		4		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent et autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		$ c.			
35	Montres en argent		33	1	1
1	Sup orts de manches		1		
16	Pantoufflles		16		
2	Bonnets grecs		2		
1	Tabatière		1		
1	Savon		1		
11	Chaussons		11		
1	Etui à lunettes		1		
3	Lunettes		2	1	
1	Porte-éponge		1		
2	Couteaux		2		
1	Eperons pour oiseaux carnaciers		1		
2	Etats de réclamations		2		
9	Billets de passage		8	1	
1	onnaissements		1		
2	Magasiniers		2		
8	Bas		8		
1	Plastron		1		
1	Plumes pour stylographes			1	
1	Sommation		1		
3	Instruments de chirurgie		3		
3	Bretelles		3		
1	Seringue		1		
13	Tapis de table		13		
1	Billets de théâtre		1		
1	Thermomètre		1		
8	Tidies		8		
1	Tintypes			1	
11	Tabac		11		
2	do pipes à		1	1	
1	do sacs à		1		
1	do pôts à		1		
1	Essuie-mains		1		
5	Joujoux		5		
6	Couverts de cabarets		6		
1	Caractère d'imprimerie		1		
7	Vêtements de dessous		7		
44	Lettres non ouvertes		44		
7	Divers documents		7		
1	Vernis		1		
1	Sac pour mur		1		
1	Boîtier de montre, nickel		1		
2	Chaîne de montre, dorée		2		
3	do doublée			3	
1	Montres, cuivre			1	
1	do dorées		1		
5	do métal		2	3	
4	do nickel		3	1	
1	Outils d'horlogers		1		
2	Ressorts de montres		2		
1	Roue do		1		
5	Mouvements de montre		5		
1	Miniature		1		
1	Imperméable		1		
35	Gateau de noce		35		
7	Testaments		7		
1	Carte de retrait, Oddfellows				1
1	Gobelet en bois		1		
24	Lainages		24		
3	Boîtes à ouvrage		3		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Fin.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1894.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1894, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		$ c.			
34	Ordonnances	....	31	2	1
3	Laine filée	....	3	....	....
11,058		....	10,406	420	232
8,325	A ajouter les lettres ordinaires chargées, non énumérées ci-dessus, et qui ont été rendues, expédiées ou dont on a autrement disposé, ainsi qu'il est indiqué au tableau n° 1	....	8,116	61	148
	Grand total des lettres contenant des valeurs dont on a pu disposer	....	18,522	481	380
	Grand total des lettres non réclamées au bureau des lettres de rebut	....	481		
	Grand total des lettres en la possession de directeurs de poste	....	380		
19,383		$377,578 06	19,383		

305 lettres restaient en la possession de directeurs de poste au 30 juin 1893, et on a rendu compte de toutes ces lettres avec satisfaction.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

JOHN WALSH,
Surintendant.

ANNEXE I

TRANSACTIONS DE LA DIVISION DES

IMPRESSIONS ET FOURNITURES

Sommaire du coût des *impressions*, de la *papeterie*, des *sacs de malle*, *timbres à dater*, *balances et poids*, *boîtes aux lettres des rues*, *uniformes de facteurs*, *etc.*, fournis au département à Ottawa, ainsi qu'aux différentes provinces du Canada, par la division des impressions et fournitures du ministère des postes, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1894.

	$ c.
a. Impressions, reliure, lithographie, etc.	
Comptes de l'imprimeur de la reine (*service intérieur*)	11,245 37
Comptes de l'imprimeur de la reine (*service extérieur*)	45,499 12
b. Papeterie.	
Comptes du bureau de la papeterie (*service intérieur*)	2,974 97
Comptes du bureau de la papeterie (*service extérieur*)	14,752 75
Sacs de malle, serrures de malle, étiquettes, etc	26,323 09
Timbres à dater, balances et poids, etc	9,946 27
Boîtes aux lettres des rues et divers articles de dép. pour le département des postes	3,463 84
Uniformes de facteurs, etc	16,699 63
Totaux	130,905 04

a, *b*, Non indiqué ci-dessus—	
Impressions, etc., pour la division des mandats-poste (*service intérieur*), obtenues de cette division par réquisition à l'imprimeur de la reine—neuf mois seulement	691 52
Papeterie pour la division des mandats-poste (*service extérieur*), obtenue de cette division par réquisition au bureau de la papeterie—neuf mois seulement	183 66
Totaux	875 18

Sidney Smith,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

Note :—

Le revenu provenant de la vente d'articles neufs et condamnés par la division des impressions et des fournitures, et déposé au crédit du receveur général du Canada, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1894, s'élève à la somme de .... $ 271 73

Et la somme revenant au département pour vieux métal et étiquettes enlevés de sacs de malle condamnés, et dont on s'est servi pour sacs neufs 23 45

Etat indiquant les transactions au sujet des *impressions*, de la *reliure*, *etc.*, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1894.

——	Formules.	Enveloppes.	Livres.	Cartes et étiquettes.	Papier à écrire (feuilles)	Divers.	Valeur.
							$ c.
Bal. de marc. en mag. le 30 juin 1893	4,858,578	1,465,803	56,885	383,610	169,465	....	6,998 00
Reçu de l'imprimeur de la reine...	16,626,249	2,882,000	51,350	12,221,948	161,128	68,835	*52,339 97
Total	21,484,827	4,347,803	108,235	12,605,558	330,593	68,835	59,337 97
Distribution—ministère à Ottawa.	571,244	840,387	4,985	39,796	48,893	32,948	6,759 00
do différentes provinces.	14,434,503	2,046,525	49,916	11,670,046	112,107	35,887	45,180 97
Total distribué.... ..	15,005,747	2.886,912	54,901	11,709,842	161,000	68,835	51,939 97
Vieux articles détruits............	31,574	1,825	1,094	....	....	....	295 00
Bal. de marc. en mag. le 30 juin 1894	6,447,506	1,459,066	52,240	895,716	169,593	....	7,103 00

* Le compte de juin pour impressions se monte à $4,404,52, payé à même le crédit de cette année, faisant ainsi le total des dépenses pour impressions pour 1893-94, $56,744.49.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

Sidney Smith,
Surintendant.

ÉTAT indiquant la balance en magasin le 30 juin 1893, la balance reportée, 30 juin 1894, et le nombre d'articles de *papeterie* obtenus et délivrés au service postal en général, par la division des impressions et des fournitures, depuis le 1er juillet 1893 jusqu'au 30 juin 1894.

—	Paniers.	Tampons.	Livres.	Fournitures de clavigraphes.	Almanachs des adresses.	Bandes élastiques (boîtes).	Enveloppes.	Ouvre-enveloppe	Oblitérateurs.	Liasses.	Gomme arabique (livres).	Encre (bouteill.)	Encriers.	Couteaux.	Etiquettes, etc.	Crayons de mine.	Mine à crayon (boîtes).	Mucilage (boîtes).	Mucilage, fontaines et pinceaux.
Balance en magasin, 30 juin 1893....	....	2	30	......	....	....	12,975	....	......	314	7	53	....	......	150	69	....	13	......
Papeterie reçue durant l'année......	168	191	3,537	4,555	280	882	8,975	45	636	612	199¼	912	159	346	2,846	12,970	285	306	120
Total........	168	193	3,567	4,555	280	882	21,950	45	636	926	206¼	965	159	346	2,996	13,039	285	319	120
Distrib. au ministère à Ottawa......	26	6	657	246	115	242	7,850	11	136	496	94	284	28	64	1,340	1,307	10	63	17
do différentes provinces..	142	181	2,835	4,309	165	640	1,725	34	500	142	111¼	648	131	282	1,506	11,678	275	250	103
Total distribué.	168	187	3,492	4,555	280	882	9,575	45	636	638	205¼	932	159	346	2,846	12,985	285	313	120
Balance en magasin, 30 juin 1894....	....	6	75	......	......	......	12,375	...	.. ...	288	1	33	......	......	150	54	....	6	......

État indiquant la balance en magasin, 30 juin 1893, la balance à reporter, 30 juin 1894, et le nombre d'articles de *papeterie* obtenus et distribués pour le service postal en général, par la division des impressions et fournitures, du 1[er] juillet 1893 au 30 juin 1894.

Fin.	Bandes à journaux.	Papier buvard (feuilles).	Papier à envelopper (feuilles)	Papier à écrire (feuilles).	Agrafe-papier (boîtes).	Plumes (boîtes).	Porte-plumes.	Epingles (paqts et pyramides).	Ciseaux.	Tampons.	Cire à cacheter (liv).	Eponges et souc. à éponge.	Galon rouge (écheveaux).	Mécanigraphes.	Fournitures de mécanigraphes.	Ficelle (liv).	Bougies de cire.	Divers.	Valeur.
																			$ c.
Balance en magasin, 30 juin 1893....	950	672	4,560	7,968	....	....	.....	....	....	95	185	....	....	....	.....	69	33	308	317 90
Papeterie reçue durant l'année	1,600	23,990	180,550	64,696	251	1,859½	3,205	713	193	1,849	4,801½	732	876	2	5,140	19,445	1,074	3,687	*15,322 99
Total.	2,550	24,662	185,110	72,664	251	1,859½	3,205	713	193	1,944	4,986½	732	876	2	5,140	19,514	1,107	3,995	15,640 89
Distribution au ministère à Ottawa..	1,700	4,687	35,680	21,034	89	523½	571	219	22	374	276	75	870	1	188	749	39	1,021	3,023 34
do différentes provinces...	......	17,444	145,830	45,710	162	1,336	2,634	494	171	1,451	4,594½	657	6	1	4,952	18,583	671	1,769	12,316 05
Total distribué..............	1,700	22,131	181,510	66,744	251	1,859½	3,205	713	193	1,825	4,870½	732	876	2	5,140	19,332	710	2,790	15,339 39
Balance en magasin, 30 juin 1894....	850	2,531	3,600	5,920	....	....	......	....	....	119	116	....	....	....	....	182	397	207	301 50

* Juin 1893, compte pour papeterie, $2,404.73, payé à même le crédit de cette année, faisant une dépense totale de $17,727.72 pour la papeterie de 1893-94.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

Sidney Smith,
Surintendant.

ÉTAT indiquant la quantité et le coût des *sacs de malle*, *cadenas de malle*, *étuis pour étiquette en métal*, *etc.*, *etc.*, en magasin, 30 juin 1893, et ordonnés et distribués par la division des impressions et fournitures, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1894 ; aussi la quantité et la valeur des *sacs*, *etc.*, restant en magasin le 30 juin 1894.

—		Sacs en toile de coton.			Sacs en toile.				Sacs en jute.		Sachets.			Sacs de malles réparés.						
	Sacs en cuir.	Cadenassés.	Barre à coulisse et sceau en cire.	Imperméables avec cadenas.	Barre à coulisse rouge avec sceau en cire.	Barre à coulisse rouge non cadenassée.	Brun et jaune.	Sacs de malle en coton sans couture.	Sacs en jute pour journ. avec étui à coul. p. étiquette.	Sacs en jute sans attaches.	Toile de coton.	Cuir.	Sacs de malle en grosse toile.	Cuir.	Toile.	Toile de coton.	Sacs à journaux.	Sachets en cuir et pochettes.	Sacs en toile de coton munis d'attaches et cadenas.	Sacs en toile de coton munis d'attaches, de godet et sceau en cire.
Balance en magasin, 30 juin 1893	19	479	12	2	769	......	16	82	886	43	6	....	33	......	....	.....	....	......	297	...
Reçu—																				
Acheté ou réparé	83	2,562	1,189	32	480	25	798	696	5,478	439	249	4	1,132	56	326	3,807	10,198	159	440	2,095
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistribution	22	52	.....	18	191	......	....	5	1,767	......	4	....	....	......	......	......	....	......	1,381	126
Total	124	3,093	1,201	52	1,440	25	814	783	8,131	482	259	4	1,165	56	326	3,807	10,198	159	2,118	2,221
Distribué	95	2,638	1,125	32	744	25	798	696	7,408	439	232	4	1,132	51	326	3,807	10,198	159	1,839	2,162
Vendu	....	......	......	....	...	.....	......	*40	.....	......	......	....	*16	......	......	......	....	......	......	......
Total	95	2,638	1,125	32	744	25	798	736	7,408	439	232	4	1,148	51	326	3,807	10,198	159	1,839	2,162
Balance en magasin, 30 juin 1894	29	455	76	20	696	......	16	47	723	43	27	....	17	5	.....	......	....	1	279	59

État indiquant la quantité et le coût des *boîtes aux lettres des rues et divers articles* en magasin, 30 juin 1893, et ordonnés et émis par la division des impressions et des fournitures, depuis le 1er juillet 1893 jusqu'au 30 juin 1894; aussi la quantité et la valeur des *sacs, etc.*, en magasin le 30 juin 1894.

Fin.	Poser des étuis à étiquettes sur des sacs.	Etuis pour étiquettes.		Viroles en acier.	Ré-étamper des sacs.	Courroies pour facteurs.	Cadenas pour malle.				Clés pour cadenas de malle		Poteaux pour accroche-sacs.		Paniers poste aux paquets.	Paniers à triage.	Vieux fer, liv.	Sacs de malle condamnés, liv.	Divers.	Valeur
							Cuivre ordinaire.		Internation. enregistrés.											
		Etuis pour étiquettes (vieux brevet).	Etuis pour étiquettes à combin. breveté.				Neufs	Réparés.	Neufs.	Réparés.	En cuivre ordinaire	Internationale enregistrée.	Neufs.	Réparés.						$ cts.
Balance en magasin le 30 juin 1893	....	1,246	....	....	....	....	336	1	31	....	99	16	....	....	2	....	....	....	..	3,328 35
Reçu—																				
Acheté ou réparé	13,258	5,550	12,600	24,000	357	280	1,500	3,815	....	46	300	....	16	36	6	6	....	....	103	26,323 09
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistribution	....	3,490	609	....	..	...	4,767	....	10	....	3	....	....	....	2	....	....	....	....	6,081 72
Total	13,258	10,286	13,209	24,000	357	280	6,603	3,816	41	46	402	16	16	36	10	6	....	....	103	35,733 16
Distribué	13,258	8,408	11,714	17,124	357	228	6,552	3,651	14	46	399	2	16	36	2	....	....	....	103	32,240 06
Vendu	....	*1,878	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	...	2,695	16,659	....	157 35
Total	13,258	10,286	11,714	17,124	357	228	6,552	3,651	14	46	399	2	16	36	4	....	2,695	16,659	103	32,397 41
Balance en magasin le 30 juin 1894	....	....	1,495	6,876	....	52	51	165	27	....	3	14	....	....	6	6	....	....	....	3,335 75

* Condamnés; impropres à la redistribution.

Sidney Smith,
Surintendant.

William White,
Sous-directeur général des postes.

État indiquant la quantité et le coût des *timbres, balances et poids* en magasin, 30 juin 1993, et ordonnés et distribués par la division des impressions et des fournitures, depuis le 1er juillet 1893 jusqu'au 30 juin 1893 ; aussi la quantité et la valeur de ceux-ci en magasin le 30 juin 1894.

—	Timbres à dater.		Timbres à dater mécanic. Caoutchouc réparé.	Rubans pour timbres à dater.			Machines à numéroter.		Caractères en caoutchouc.	Tampons en caoutchouc.	Sceaux à couronne en cuivre.	Timbres à calculer.	Rouleaux en feutre.	Tampons.		
	Nouveaux.	Réparés.		Nouveaux.	Réparés.	Nouveaux rubans.	Nouvelle.	Réparée.						Ordinaires.	Recouverts.	Fontaines.
Balance en mains, 30 juin 1893	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,805	....	54	2	....
Reçu—																
Acheté ou réparé	741	34	7	3	9	3	1	10	52	120	397	618	199	2,094	165	79
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistributio[n]	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	30	....	2	....	....
Total	741	34	7	3	9	3	1	10	52	120	397	2,453	199	2,150	167	79
Distribué	740	34	7	3	9	3	1	10	52	116	393	1,007	199	2,057	165	79
Vendu	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	....	....	....	....	....
Total	741	34	7	3	9	3	1	10	52	116	397	1,007	199	2,057	165	79
Balance en mains, 30 juin 1894	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	....	1,446	....	93	2	....

ÉTAT indiquant la quantité et le coût *du matériel des timbres, balances et poids, etc.*, en magasin, au 30 juin 1893, et ordonnés et émis par la division des impressions et des fournitures, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1894 ; aussi la quantité et la valeur de ceux-ci en maga- au 30 juin 1894.

Fin.	Encre à timbre.				Caractères.		Tampons en caoutchouc.	Balances.			Poids extra.	Divers.	Valeur.
	Pintes.	Chopines.	Roquilles.	Bouteilles d'enc. p. timbres en caoutchouc.	Chiffres.	Mois.		Lettres. Nouveaux et réparés.	Paquets Nouveaux et réparés.	Plate-forme.			$ c.
Balance en magasin le 30 juin 1893	....	11	88	....	1,705	960	.....	14	21	.....	523	8	1,549 15
Reçu—													
Acheté ou réparé	167	102	600	36	9,249	2,239	25	399	88	3	....	96	9,946 27
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistribution	......	....	14	....	97	15	......	3	1	......	436	....	112 53
Total	167	113	702	36	11,051	3,214	25	416	110	3	959	104	11,607 95
Distribué	167	89	580	36	9,684	2,304	25	380	92	3	492	96	10,237 97
Vendu	......	......	......	....	....	....	......	....	......	..	....	......	6 40
Total	167	89	580	36	9,684	2,304	25	380	92	3	492	96	10,244 37
Balance en magasin le 30 juin 1894	......	24	122	....	1,367	910	......	36	18	......	467	8	1,363 58

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

ÉTAT indiquant la quantité et le coût des *boîtes aux lettres des rues et divers articles* en magasin le 30 juin 1893, et ordonnés et émis par la division des impressions et des fournitures, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1894 ; aussi la quantité et la valeur de ceux-ci en magasin le 30 juin 1894.

	Boites aux lettres des rues.			Boites aux lettres des rues, ovales.				Boites aux lettres des rues		Clefs pour les boîtes aux lettres des rues en fer forgé.	Diverses dépenses pour les boîtes aux lettres des rues.	Serrures de sûreté D. K. Miller.	Clefs pour serrures de sûreté D. K. Miller.
	En fer forgé.		En fonte.										
	Nouvelles.	Réparées.	Réparées.	Nouvelles.	Réparées.	Serrures pour.	Clefs pour.	Enlever et replacer.	Repeinturer.				
Balance en magasin le 30 juin 1893	59	2	10	2	....	13	13	....	....	18	....	261	419
Reçu—													
Acheté ou réparé	97	32	46	......	91	....	36	310	370	73	154	9	....
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistribution	2	....	1	....	....	....	....	....	....	.....	.....	1	......
Total	158	34	57	2	91	13	49	310	370	91	154	271	419
Distribué	136	34	48	2	91	1	37	310	370	60	130	74	52
Vendu	6	....	....	....	....	....	....	....	....	1	6	2	3
Total	142	34	48	2	91	1	37	310	370	61	136	76	55
Balance en magasin le 30 juin 1894	16	....	9	......	....	12	12	......	....	30	18	195	364

ÉTAT indiquant la quantité et le coût des *boîtes aux lettres des rues et divers articles* en magasin, 30 juin 1893, et ordonnés et distribués par la division des impressions et des fournitures, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1894; aussi la quantité et la valeur de ceux-ci en magasin, 30 juin 1894.

Fin.	Boîtes pour commis et courriers sur chemins de fer.		Boîtes en bois.		Pavillons fédéraux.		Presses à copier, réparées.	Porte-bougies.	Verres pour boîtes aux lettres des rues.	Etiquettes en ferblanc.	Divers.	Valeur.
	Nouvelles.	Réparées.	Nouvelles.	Réparées.	Grands.	Petits.						$ c.
Balance en magasin, 30 juin 1893	.....	2	.....	.....	12	14	.....	121	24	.....	.....	1,267 51
Reçu—												
Acheté ou réparé	38	11	32	96	.....	.....	4	.....	.....	336	508	3,463 84
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistribution	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33 65
Total	38	13	32	96	.....	.....	4	121	24	336	508	4,765 00
Distribué	36	11	32	96	.....	.....	4	53	8	336	508	4,032 93
Vendu	.....	2	.....	.....	*12	*14	.....	.....	.....	.....	.....	281 89
Total	36	13	32	96	12	14	4	53	8	336	508	4,314 82
Balance en magasin, 30 juin 1894	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68	16	.....	.....	450 18

* Vendus aux ministère des travaux publics.

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

État indiquant la quantité et le coût des *uniformes des facteurs, facteurs-boîtiers, courriers de la malle sur chemins de fer, chargeurs de la malle, etc.*, en magasin le 30 juin 1893, et ordonnés et distribués par la division des impressions et des fournitures, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1894; aussi la quantité et la valeur restant en magasin le 30 juin 1894.

—	Pardessus.	Tuniques.		Pantalons.		Monogrammes.		Pardessus imperméables.		Collerettes en toile huilée.	Casques d'été.	Casquettes en drap.	Couvertures de casquettes imperméab.	Bonnets de fourrures.	
		En drap.	En serge.	En drap.	En serge.	Grands pour casquettes.	Petits pour casquettes.	Neufs.	Condamnés.					Neufs.	Condamnés.
Balance en magasin, 30 juin 1893	8	13	13	14	11	852	136	91	....	59	49	131	128	.....	.....
Reçu—															
Acheté	267	214	448	459	448	....	288	180	....	100	245	224	224	193	.....
Renvoyé et ajouté au magasin pour redistribut.	9	5	3	12	3	6	3	4	....	9	3	3	3	6	.....
Total	284	232	464	485	462	858	427	275	.....	168	297	358	355	199	.....
Distribué	269	217	455	461	458	138	285	195	....	96	236	237	238	196	.....
Vendu	...	......	......	......	......	.....	....	....	2	.....	......	4	4	......	2
Total	269	217	455	461	458	138	285	195	2	96	236	241	242	196	2
Balance en magasin, 30 juin 1894	15	15	9	24	4	720	142	80	....	72	61	117	113	3	.....

ÉTAT indiquant la quantité et le coût des *uniformes des facteurs, facteurs-boîtiers, courriers de la malle sur chemins de fer, chargeurs de la malle, etc.*, en magasin le 30 juin 1893, et ordonnés et distribués par la division des impressions et des fournitures, du 1er juillet 1893 au 30 juin 1894; aussi la quantité et la valeur restant en magasin le 30 juin 1894.

Fin.	Capes de fourrure.	Gilets de chamois.	Ceinturons.	Jambières en cuir.	Bottes en cuir.		Bottes en caoutchouc.		Mocassins.	Patiences.	Brosses à boutons.	Lampes.	Divers.	Valeur.
					Neuves.	Con-damnées.	Neuves.	Con-damnées.						$ c.
Balance en magasin le 30 juin 1893	3	1	56	80	26	....	1	....	6	17	11	54	....	1,551 46
Reçu—														
Acheté	4	3	25	....	873	....	7	....	153	74	86	...	776	16,699 63
Renvoyé et ajouté au magasin pour redistribution	1	1	6	4	13	....	....	....	11	4	....	....	....	358 33
Total	8	5	87	84	912	....	8	....	170	95	97	54	776	18,609 42
Distribué	5	5	74	67	897	....	7	....	158	60	88	4	776	17,144 75
Vendu	..	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	9 75
Total	5	5	74	67	897	1	7	1	158	60	88	4	776	17,154 50
Balance en magasin le 30 juin 1894	3	....	13	17	15	....	1	....	12	35	9	50	....	1,454 92

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

